

CCB 07399  
V. 1 E 5 1  
Sg. Litre  
07399

344.06  
R69C  
V. 1 E 5 1  
Sg. Litre  
07399

# EL CORREDOR DE LA AUTOPISTA DEL NORTE

## EL PARQUE URBANO

Existen inmensas dificultades de accesibilidad, tanto en el norte, a partir de la calle 127, como en el occidente, a partir de la Avenida Boyacá. No hay un manejo adecuado de los espacios en la ciudad, que de autopistas han pasado a convertirse en precarias vías.

CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTA  
Comité de Planeación y Desarrollo  
Centro de Información Económico - Social de Bogotá  
CIEB  
BIBLIOTECA

**Biblioteca - CIEB -**

No. Inventario 7399

Fecha Ingreso 21 | 10 | 96  
DIA MES AÑO

Precio \$ 2.000 = No. Ejemplares 25

Elaboró : Arq. JAIME RODRIGUEZ AZUERO

Participación Arq. ENRIQUE MARTINEZ RUIZ

Arq. CARLOS BENAVIDES DIAZ

Promoción CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTA



## CONTENIDO

CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ  
 Dirección de Planeación y Cartografía  
 Centro de Información Económica - Social de Bogotá  
**CIEB**  
 BIBLIOTECA

### INTRODUCCION

#### 1. EL ANALISIS MACRO-URBANO

- 1.1. Consideraciones "...Existen inmensas dificultades de accesibilidad, tanto en el
- 1.2. Diagnóstico norte, a partir de la calle 127, como en el occidente, a partir de
- 1.3. Consideraciones sobre la Avenida Boyacá. No hay un manejo adecuado de los accesos a la
- 1.4. Consideraciones sobre la ciudad, que de autopistas han pasado a convertirse en precarias
- 1.5. Conclusiones vías."

#### 2. EL ANALISIS MICRO-URBANO

- 2.1. La Autopista del Norte y el Programa de Mejoramiento
- 2.2. El Tránsito urbano
- 2.3. El Tránsito Suburbano, Bogotá
- 2.4. El Tránsito Suburbano, Chía
- 2.5. Conclusiones de Orden Micro

Editorial, EL TIEMPO 26.10.90

#### 3. EL DECRETO 912 DE 1987

- 3.1. Conceptos y Definiciones de la Base del Decreto
- 3.2. Descripción del Decreto
- 3.3. La Aplicación del Decreto
- 3.3.1. El Procedimiento
- 3.3.2. El Tránsito
- 3.3.3. La Ejecución de Obras de Urbanización
- 3.4. La Vigilancia sobre la Aplicación del Decreto



# CONTENIDO

CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ  
 Dirección de Planeación y Desarrollo  
 Centro de Información Económica Social de Bogotá  
**CIEB**  
**BIBLIOTECA**

## INDICE DE GRAFICAS

### INTRODUCCION

1.	EL ANALISIS MACRO-URBANO	1.	4.	LA PROPUESTA	33
1.1.	Consideraciones de Estructura Urbana	1.	4.1.	Consideraciones Básicas	33.
1.2.	Consideraciones de Malla Vial	4.	4.2.	La Nueva Función de la Autopista Norte	34.
1.3.	Consideraciones Paisajístico-Ambientales	6.	4.3.	El Nuevo Perfil de la Autopista del Norte	36.
1.4.	Consideraciones de Gestión Urbana	7.	4.4.	La Implementación del Nuevo Perfil	38.
1.5.	Conclusiones de Orden Macro	9.	4.5.	La Gestión del Corredor de la Autopista del Norte	39.
			4.6.	Las Actuaciones a Seguir	41.
2.	EL ANALISIS MICRO-URBANO	11.			
2.1.	La Autopista del Norte y el Programa de Hojas Verdes	11.	5.	EL PROYECTO DE REGLAMENTACION	42.
2.2.	El Tramo Urbano	12.	5.1.	Exposición de Motivos - Considerandos	42.
2.3.	El Tramo Suburbano, Bogotá	15.	5.2.	El Articulado	42.
2.4.	EL Tramo Suburbano, Chía	19.			
2.5.	Conclusiones de Orden Micro	21.			
3.	EL DECRETO 813 DE 1983.	23.			
3.1.	Conceptos y Objetivos a la Base del Decreto	23.			
3.2.	Descripción del Decreto	24.			
3.3.	La Aplicación del Decreto	26.			
3.3.1.	El Procedimiento	26.			
3.3.2.	El Trámite	27.			
3.3.3.	La Ejecución de Obras de Urbanismo	28.			
3.4.	La Viabilidad en la Aplicación del Decreto	28.			



## INDICE DE GRAFICAS.

		pg.
GRAFICA	1. LA NUEVA AUTOPISTA DEL NORTE.	
GRAFICA	2. HACIA LA ESTRUCTURACION DEL NORTE DE BOGOTA.	3.
GRAFICA	3. LA AUTOPISTA COMO PARTE DE UN SISTEMA VERDE.	5.
GRAFICA	4. HACIA LA GESTION INSTITUCIONAL DE LA AUTOPISTA DEL NORTE.	8.
GRAFICA	5. EL TRAMO URBANO BOGOTA : PERFIL de REFERENCIA.	14.
GRAFICA	6. EL TRAMO SUB - URBANO BOGOTA : PERFIL de REFERENCIA.	18.
GRAFICA	7. EL TRAMO SUB - URBANO CHIA : PERFIL de REFERENCIA.	20.
GRAFICA	8. EL DECRETO 813 DE 1983.	22.
GRAFICA	9. EL TRAMO SUB-URBANO BOGOTA : SITUACION ACTUAL.	29.
GRAFICA	10. EL TRAMO SUB-URBANO BOGOTA : VIABILIDAD APLICACION DECRETO 813 de 1983	32.
GRAFICA	11. LA NUEVA AUTOPISTA DEL NORTE : EL ESPACIO DISPONIBLE.	35.
GRAFICA	12. LA IMPLEMENTACION DEL CORREDOR DE LA AUTOPISTA DEL NORTE : ACTUACIONES A SEGUIR.	41.
GRAFICA	13. LA AUTOPISTA DEL NORTE : SECTORIZACION Y PUNTOS DE CONFLICTO	52.



## EL CORREDOR DE LA AUTOPISTA DEL NORTE

### - EL PARQUE URBANO -

#### INTRODUCCION

La expansión de Bogotá hacia el Norte, en crecimiento ascendente en los últimos treinta años, viene consolidándose, que no estructurándose, a lo largo de la autopista del Norte, merced a desarrollos que se adosan unos a otros a lado y lado de la vía sin responder a una estructura orientadora del desarrollo. Por el contrario, la urbanización, muchas veces clandestina, se genera en función del querer de los propietarios e inmobiliarios y no del querer de una planificación que oriente el sentido e intensidad del desarrollo a través de la definición de normas urbanísticas, de la prestación de los servicios y de la prospección y construcción de la malla vial.

Un desarrollo como el anterior no permite caracterizar el Norte de la ciudad dada la heterogeneidad que en él predomina: de usos, de densidades, de tipologías de urbanización, de clases de vivienda, de estratos, de valores de la tierra, para no nombrar sino unos pocos aspectos.

CANAL DE COMERCIO DE BOGOTÁ  
Dirección de Planeación y Desarrollo  
Centro de información económica - Social de Bogotá  
C I E D  
BIBLIOTECA



El único elemento que identifica el norte de la ciudad, que le sirve como elemento de referencia y que en cierta medida le da unidad es el Corredor de la Autopista del Norte. en su triple carácter de articulador del desarrollo, de canalizador del tráfico y de generador de espacio público. Consolidar, vigorizar y preservar este triple carácter debe ser preocupación prioritaria y para lograrlo se deberá en primer lugar compatibilizar cada una de sus funciones, olvidándose de cualquier conflicto entre ellas.

El conflicto aparente, recientemente objeto de controversia, entre la función vial de la autopista del Norte y su función paisajístico-ambiental se halla al origen del presente Estudio. Su objetivo es demostrar que existen alternativas de diseño y de manejo de la Autopista del Norte que, preservando su carácter, no llevan a sacrificar ni la funcionabilidad y fluidez de la vía ni la riqueza ambiental de su Espacio Público. Ver Gráfica No.1

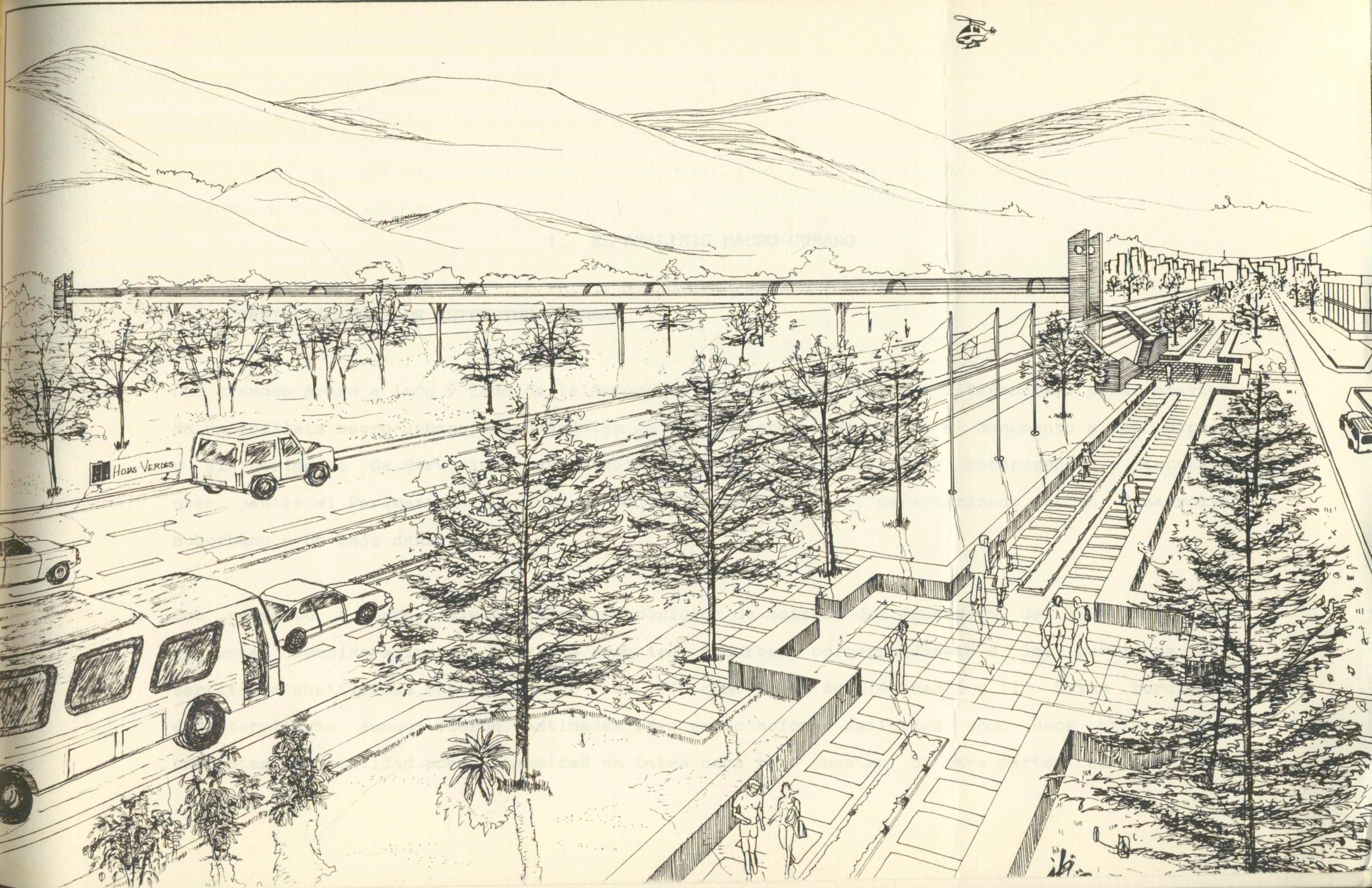
El desarrollo del estudio tuvo como premisa la necesidad y oportunidad de revisar la concepción y diseño de la Autopista, definida hace más de treinta años, se enmarcó dentro de consideraciones de orden macro-urbano (de estructura y malla vial, de medio ambiente y de gestión urbana) y tuvo presente a todo momento el desarrollo de un parque urbano a lo largo de la autopista del norte, como elemento importante del sistema verde de Bogotá.



Un aspecto importante a resaltar se relaciona con el marco jurídico existente, el cual posibilita la reglamentación del Corredor de La Autopista del Norte sin recurrir a instancias superiores o a normas de excepción. Algunas normas vigentes a citar son las siguientes: Acuerdo 7 de 1979, Acuerdo 2 de 1980 y Acuerdo 6 de 1990, relacionados con la planeación, la zonificación y el plan vial, el Acuerdo 16 de 1990, relacionado con el Estatuto de Valorización, y el Decreto 813 de 1983, el cual reglamenta las Areas Agrológicas II de la Autopista, entre la calle 190 y el límite del Distrito.

Para el desarrollo del estudio se contó con la valiosa colaboración del Instituto de Desarrollo Urbano, del Departamento Administrativo de Planeación Distrital, de las Empresas de Servicios Público y del Ministerio de Obras Públicas. De ellos se obtuvo información importante, acceso a los archivos y planotecas e intercambio de apreciaciones que fueron fundamentales para la formulación de las alternativas.







## 1. EL ANALISIS MACRO-URBANO

### 1.1 CONSIDERACIONES DE ESTRUCTURA URBANA

Las grandes áreas a lado y lado de la Autopista del Norte las podemos diferenciar, para efectos de un análisis macro-urbano, agrupándolas en dos sectores: uno, entre el Monumento a los Héroes y el perímetro de Servicios, caracterizado por un desarrollo urbano heterogéneo e intenso; otro, entre el Perímetro de Servicios y el límite del Distrito, caracterizado por un desarrollo suburbano y de baja densidad.

Con respecto a este último sector la exposición de motivos del Acuerdo 6 de 1990 hace las siguientes consideraciones: "Es una gran área suburbana correspondiente a las porciones del territorio zonificadas por el Acuerdo 7 de 1979 como Areas Agrológicas I y II. Estas porciones del territorio aunque fueron destinadas para explotaciones agrícolas como usos principales, presentan en realidad poca intensidad en tales usos y no cuentan, de otra parte, con servicios



## EL CORREDOR DE LA AUTOPISTA DEL NORTE

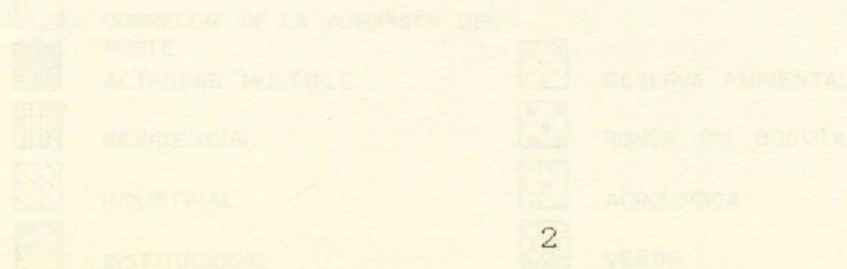
### HACIA LA ESTRUCTURACION DEL NORTE DE BOGOTA

públicos e infraestructura vial idóneos para usos urbanos, ni con reglamentaciones urbanísticas propias de las áreas urbanas.

En su mayoría son extensos terrenos sin desarrollar y sin explotaciones importantes si se confrontan con el alto valor económico de las tierras, relacionado casi exclusivamente con la explicable expectativa que tienen como futuras áreas de expansión.

Este sector del territorio se ha desarrollado parcialmente en usos institucionales, industriales y recreativos y presenta algunos barrios residenciales de baja densidad que en su mayoría son ilegales y han crecido desordenadamente".

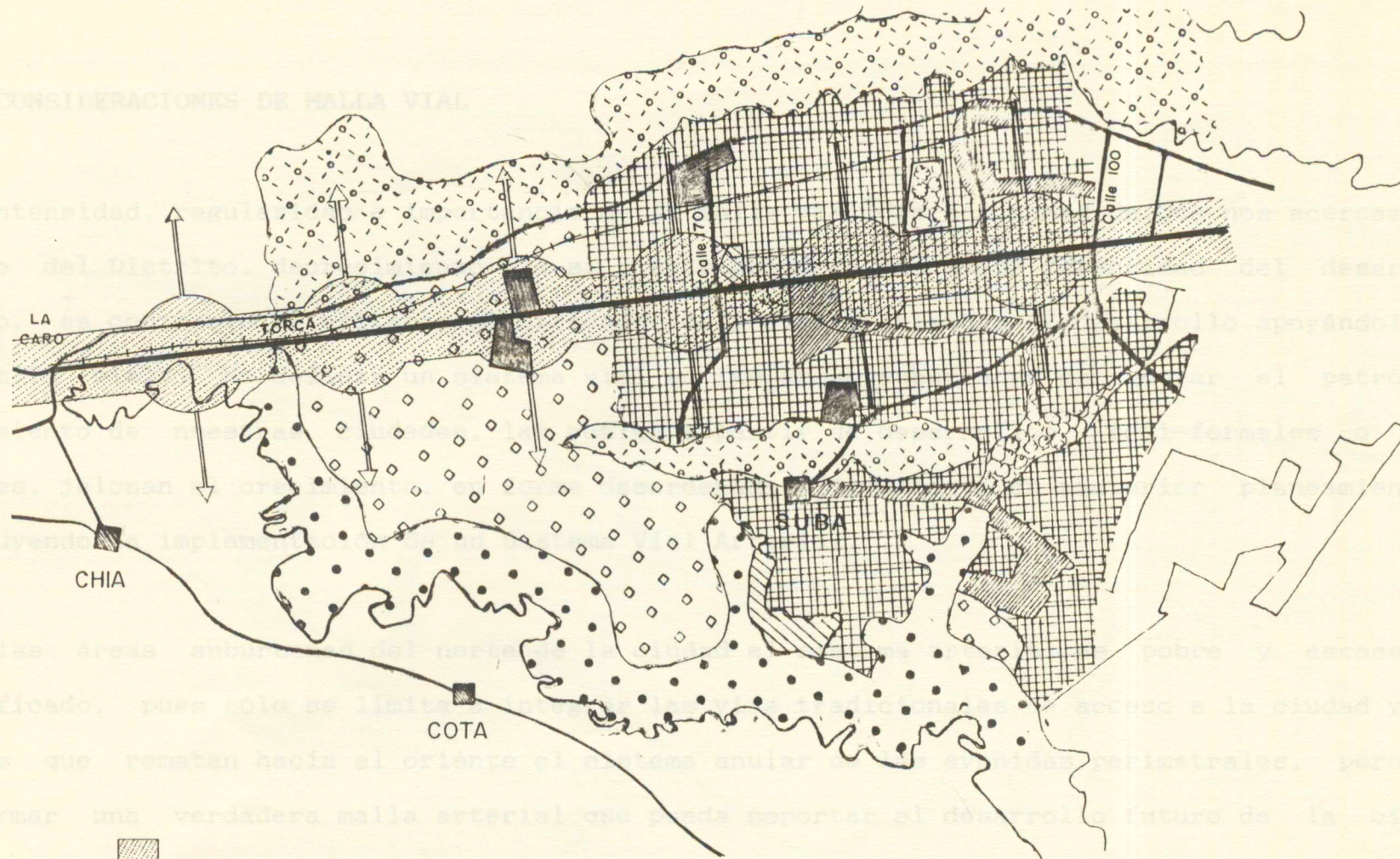
Las anteriores consideraciones no hacen sino evidenciar la necesidad de reconocer el sector norte de la ciudad como un territorio cuyo desarrollo debe planificarse en forma anticipada y coherente, planificación que debe estructurarse teniendo como elemento articulador el corredor de la Autopista del Norte.














# EL CORREDOR DE LA AUTOPISTA DEL NORTE

HACIA LA ESTRUCTURACION DEL NORTE DE BOGOTA



- |   |                                    |  |                   |
|---|------------------------------------|--|-------------------|
|  | CORREDOR DE LA AUTOPISTA DEL NORTE |  | RESERVA AMBIENTAL |
|  | ACTIVIDAD MULTIPLE                 |  | RONDA RIO BOGOTA  |
|  | RESIDENCIAL                        |  | AGROLOGICA        |
|  | INDUSTRIAL                         |  | VERDE             |
|  | INSTITUCIONAL                      |  |                   |



## 1.2 CONSIDERACIONES DE MALLA VIAL

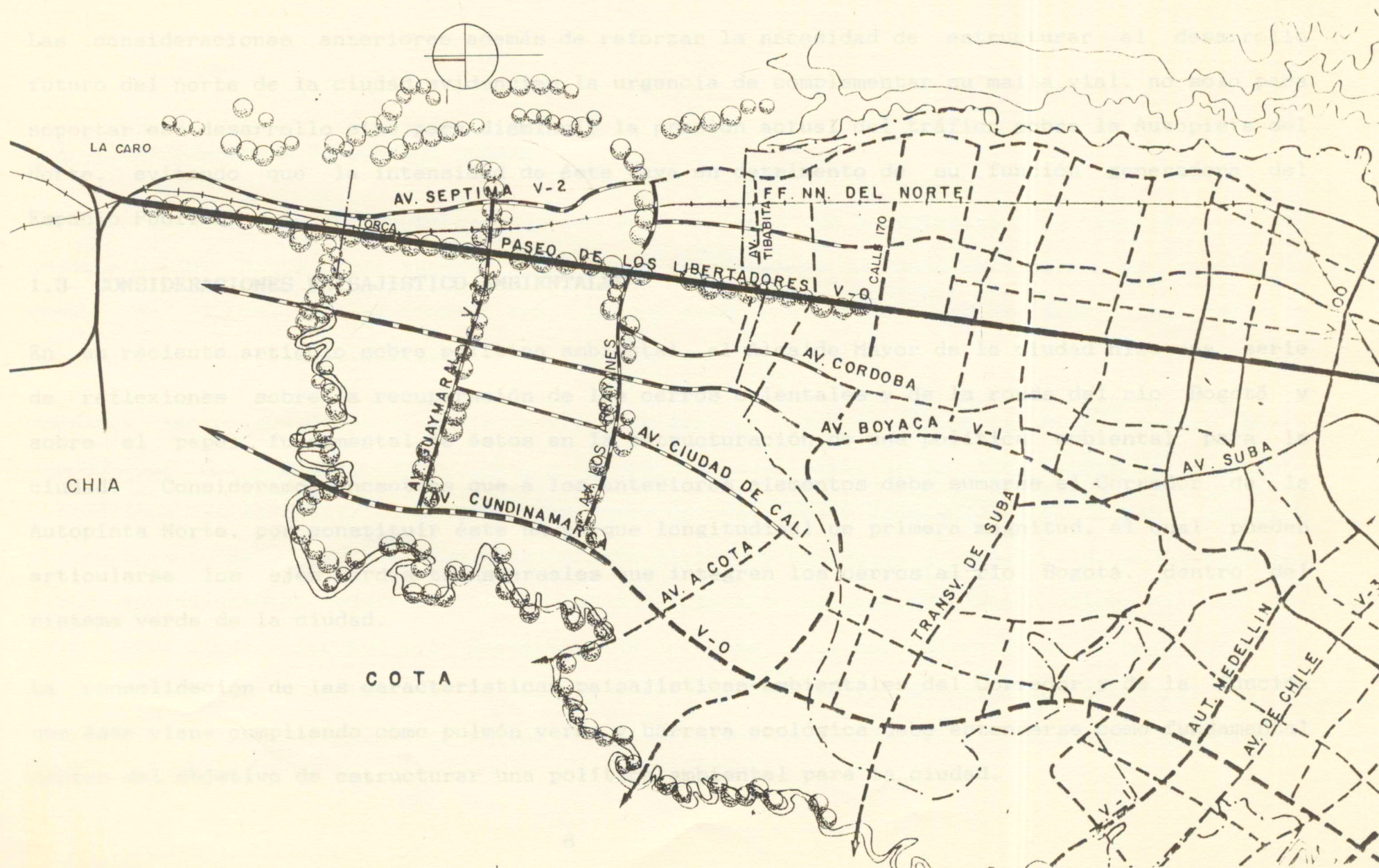
La intensidad, regularidad e importancia de la malla vial decrece a medida que nos acercamos al límite del Distrito, decrecimiento que si bien responde a una menor intensidad del desarrollo urbano, es contrario al criterio planificador de prever y orientar el desarrollo apoyándolo en la malla vial. No definir un sistema vial en las áreas suburbanas es ignorar el patrón de crecimiento de nuestras ciudades, las cuales a partir de desarrollos, semi-formales o semi-legales, jalonan el crecimiento, en forma desordenada dificultando un posterior planeamiento y obstruyendo la implementación de un Sistema Vial Arterial.

"En las áreas suburbanas del norte de la ciudad el sistema arterial es pobre y escasamente planificado, pues sólo se limita a integrar las vías tradicionales de acceso a la ciudad y los tramos que rematan hacia el oriente el sistema anular de las avenidas perimetrales, pero sin conformar una verdadera malla arterial que pueda soportar el desarrollo futuro de la ciudad" (Exposición de Motivos del Acuerdo 6 de 1989).



# EL CORREDOR DE LA AUTOPISTA DEL NORTE

LA AUTOPISTA NORTE COMO PARTE DE UN SISTEMA VERDE





Las consideraciones anteriores además de reforzar la necesidad de estructurar el desarrollo futuro del norte de la ciudad evidencian la urgencia de complementar su malla vial, no sólo para soportar ese desarrollo sino para disminuir la presión actual del tráfico sobre la Autopista del Norte, evitando que la intensidad de éste vaya en detrimento de su función generadora del Espacio Público.

### 1.3 CONSIDERACIONES PAISAJISTICO-AMBIENTALES

En un reciente artículo sobre política ambiental, el Alcalde Mayor de la ciudad hizo una serie de reflexiones sobre la recuperación de los cerros orientales y de la ronda del río Bogotá y sobre el papel fundamental de éstos en la estructuración de una política ambiental para la ciudad. Consideramos nosotros que a los anteriores elementos debe sumarse el Corredor de la Autopista Norte, por constituir éste un parque longitudinal de primera magnitud, al cual pueden articularse los ejes verdes transversales que integren los cerros al río Bogotá, dentro del sistema verde de la ciudad.

La consolidación de las características paisajísticas-ambientales del Corredor y de la función que éste viene cumpliendo como pulmón verde y barrera ecológica debe entenderse como fundamental dentro del objetivo de estructurar una política ambiental para la ciudad.



#### 1.4 CONSIDERACIONES DE GESTIÓN URBANA

La heterogeneidad, del desarrollo urbano y el desorden que caracterizan el Corredor de la Autopista del Norte puede entenderse en parte si afirmamos que este territorio es tierra de nadie, en el cual todo el mundo tiene algo que decir o que hacer pero de cuyo desarrollo y control nadie se responsabiliza.

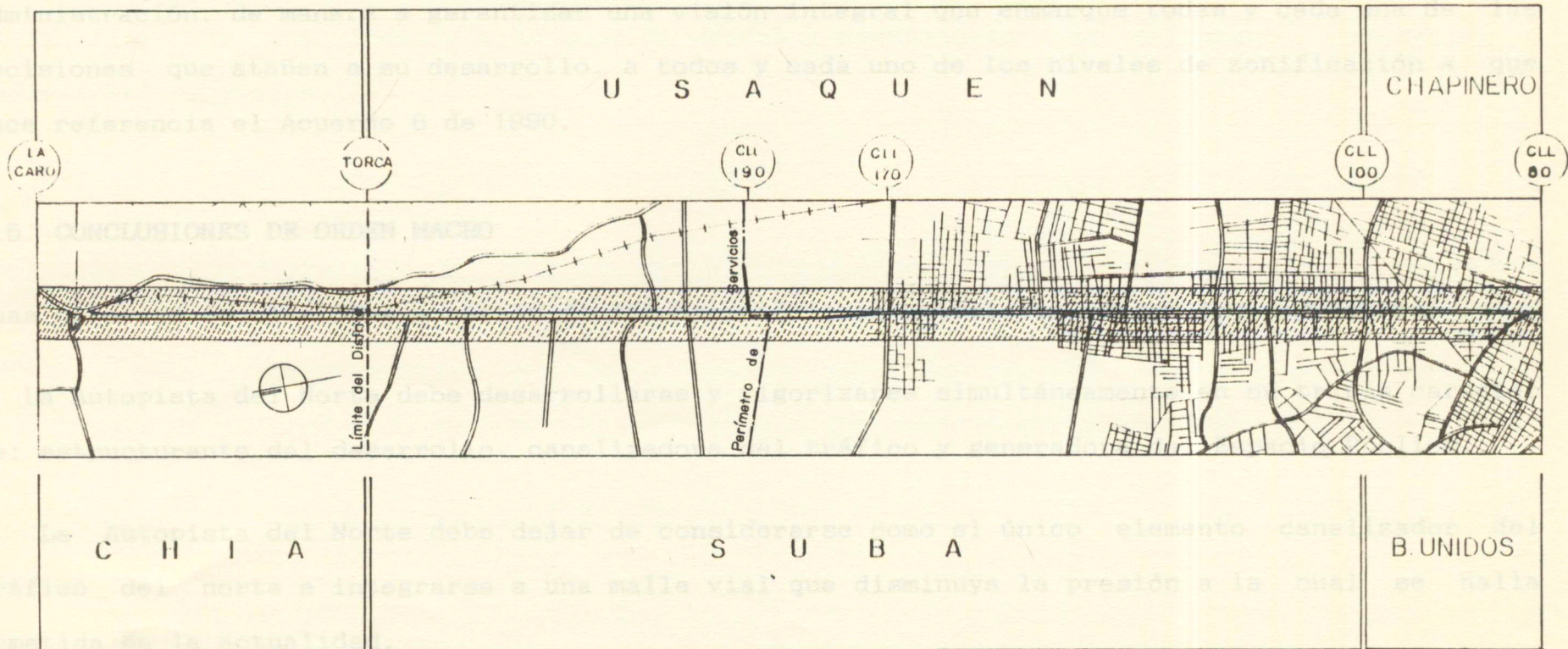
Bastaría decir que desde el punto de vista de gestión, el corredor de la Autopista del Norte depende de dos administradores, Chía y Bogotá, y que al interior de ésta jurisdiccionalmente depende de las Alcaldías de Chapinero, Barrios Unidos, Suba y Usaquén. Adicionalmente a esta multiplicidad de autoridades que teóricamente dirigen y controlan su desarrollo, se superponen otras jurisdicciones administrativas cuyos territorios no coinciden entre ellos ni con los anteriores: nos referimos a la sectorización del aseo, a la sectorización de la policía, a la sectorización del acueducto, de la energía y del teléfono, a la sectorización catastral y a la sectorización para la aplicación de las normas urbanísticas, para citar solo algunos ejemplos.



# EL CORREDOR DE LA AUTOPISTA DEL NORTE

LA AUTOPISTA DEL NORTE Y LA BUSQUEDA DE MECANISMOS DE GESTION INSTITUCIONAL  
Y DE PARTICIPACION COMUNITARIA

CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTA  
Dirección de Planeación y Desarrollo  
Centro de Información Económico-Social de Bogotá  
CIEB  
BIBLIOTECA





Consideraciones como las anteriores nos hacen pensar en la necesidad de formular un Plan Sectorial (transporte, servicios públicos, etc.) o un Plan de Desarrollo zonal que tenga como objetivo la Autopista del Norte y su área de influencia, en términos de planificación, y en la necesidad de identificar instancias de gestión institucional y comunitaria, en términos de administración, de manera a garantizar una visión integral que enmarque todas y cada una de las decisiones que atañen a su desarrollo, a todos y cada uno de los niveles de zonificación a que hace referencia el Acuerdo 6 de 1990.

### 1.5 CONCLUSIONES DE ORDEN MACRO

Unas primeras conclusiones a partir de las apreciaciones anteriores serían las siguientes:

- La Autopista del Norte debe desarrollarse y vigorizarse simultáneamente en su triple carácter de: estructurante del desarrollo, canalizadora del tráfico y generadora del Espacio Público.
- La Autopista del Norte debe dejar de considerarse como el único elemento canalizador del tráfico del norte e integrarse a una malla vial que disminuya la presión a la cual se halla sometida en la actualidad.



- El Norte de Bogotá debe planificarse y estructurarse, en la totalidad de su territorio, tanto en términos de usos como de malla vial.

- La autopista debe considerarse como elemento importante del sistema verde de la ciudad.

- El Corredor de la Autopista del Norte y su área de influencia requiere de un plan de manejo integral y de una instancia de gestión urbana y comunitaria que orienten, controlen e implementen su desarrollo.



## 2. EL ANALISIS MICRO-URBANO

### 2.1 LA AUTOPISTA DEL NORTE Y EL PROGRAMA DE HOJAS VERDES.

Luego de la aproximación general que acabamos de tener vamos a proceder a abordar el tema de la Autopista del Norte en términos del conflicto planteado entre la fluidez del tráfico y la preservación de la franja verde central que ha venido conformándose en los últimos diez años. Para ello vamos a sectorizar la Autopista teniendo en cuenta su zonificación, la intensidad de su desarrollo y las características de su perfil.

Para efectos de este estudio y de esta sectorización no vamos a considerar el tramo comprendido entre el Monumento a los Héroes y la calle 170, en razón al grado de consolidación de su desarrollo, a la implementación del diseño y perfil de la Autopista y a que las características paisajístico-ambientales no plantean el conflicto a que venimos de hacer referencia. Desde luego no se descarta que este tramo sea objeto de revisión y ajuste en función de la dinámica del desarrollo y del volumen del tráfico.

Los sectores a diferenciar son los siguientes, tal como se puede apreciar en el plano "El Corredor de la Autopista del Norte", al final del estudio:



### 2.2.2 El Perfil de la Vía

- El primero, entre la calle 170 y el perímetro de Servicios, caracterizado por un desarrollo urbano intensivo.
- El segundo, entre el Perímetro de Servicios y el límite del Distrito, caracterizado por un desarrollo suburbano de poca intensidad.
- El tercero, entre el límite del Distrito y La Caro, en jurisdicción del municipio de Chía, caracterizado igualmente como el anterior por un desarrollo suburbano de poca intensidad, pero respondiendo a normas urbanísticas y viales diferentes.

### 2.2.3 La Fluididad de la Vía y la Preservación del Centro Central

## 2.2 EL TRAMO URBANO: ENTRE LA CALLE 170 Y EL PERIMETRO DE SERVICIOS

### 2.2.1 Caracterización.

Este tramo de cerca de dos kilómetros de extensión se encuentra zonificado como Area de Actividad Residencial, con Tratamiento de Conservación, para aquellas Agrupaciones desarrolladas antes de 1980, y con Tratamiento de Desarrollo, para los nuevos terrenos a incorporar a partir de esa fecha y los cuales vienen desarrollándose a través de conjuntos de vivienda de dos a cinco pisos, para estratos medios y medio-altos fundamentalmente.



### 2.2.2 El Perfil de la Vía.

El desarrollo del perfil tradicional previsto para la Autopista, es decir, de cien (100) metros de ancho, con calzadas lentas de servicio a los lados y calzadas centrales rápidas, implementado ya desde el Monumento a los Héroes, empieza a desvirtuarse en este tramo, merced al semi-desarrollo en que se encuentra, reduciéndose por el momento a las calzadas laterales originales, que se convierten en rápidas, mientras la zona central se desarrolla como parque, albergando el Programa de Hojas Verdes, al igual que la infraestructura de redes maestras del acueducto y de la energía.

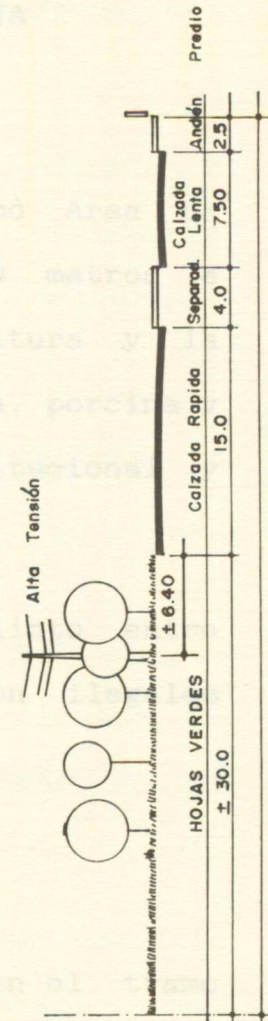
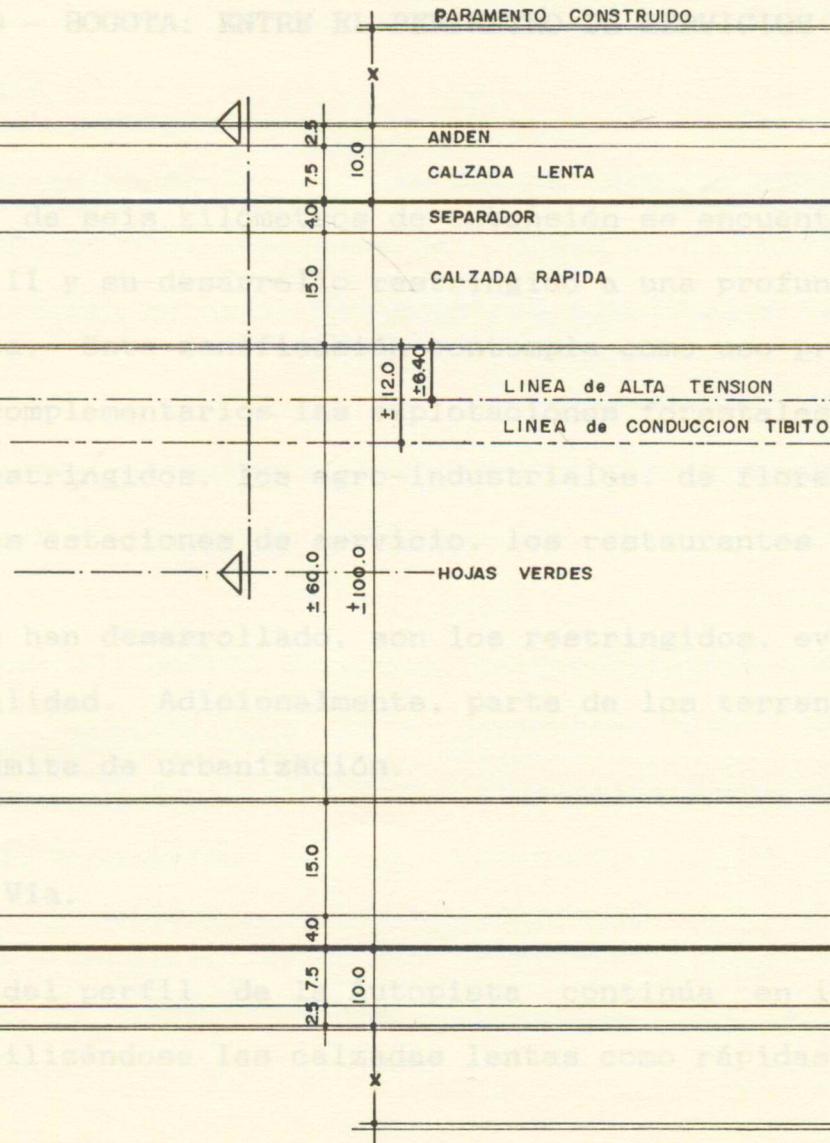
### 2.2.3 La Fluidéz de la Vía y la Preservación del Parque Central.

La caracterización del desarrollo, la consolidación de algunas urbanizaciones (Marantá y Mirandela, entre otras) y la presencia de las redes de alta tensión y de Tibitó plantean la necesidad de evaluar muy cuidadosamente la solución a adoptar para este tramo de enlace, entre el tramo tradicional que viene de Los Héroes y el tramo suburbano de las Areas Agrológicas II. La importancia de preservar el parque central, sumado a las anteriores consideraciones, nos llevan a proponer como perfil de referencia a partir del cual se llegue a una solución, el que aparece en la gráfica No. 5



# AUTOPISTA NORTE

## TRAMO URBANO



Escala : 1:500

ESCALA 1:1000

X. DISTANCIA Y CARACTERISTICAS VARIABLES SEGUN COSTADO  
Y/6 TIPO DE URBANIZACION.

EL CORREDOR DE LA AUTOPISTA DEL NORTE

Fecha: Febrero de 1991

Elaboró: Arq. JAIME RODRIGUEZ AZUERO



## **2.3 EL TRAMO SUBURBANO - BOGOTA: ENTRE EL PERIMETRO DE SERVICIOS Y EL LIMITE CON CHIA**

### **2.3.1 Caracterización.**

Este tramo de cerca de seis kilómetros de extensión se encuentra zonificado como Area de Actividad Agrológica II y su desarrollo restringido a una profundidad máxima de 500 metros a partir de la Autopista. Esta zonificación contempla como uso principal la agricultura y la ganadería; como usos complementarios las explotaciones forestales, avícola, cunícula, porcina y equina; y como usos restringidos, los agro-industriales, de flores, artesanal, institucional y recreativo, así como las estaciones de servicio, los restaurantes y los moteles.

Los únicos usos que se han desarrollado, son los restringidos, evidenciando un conflicto entre lo planificado y la realidad. Adicionalmente, parte de los terrenos desarrollados son ilegales frente al proceso y trámite de urbanización.

### **2.3.2 El Perfil de la Vía.**

El desarrollo actual del perfil de la Autopista continúa en igual forma que en el tramo anterior, ésto es, utilizándose las calzadas lentas como rápidas y sustituyéndose éstas. en



principio en forma provisional, por un parque central que alberga además redes maestras del acueducto y de la energía.

Sin embargo, este tramo se encuentra favorecido, en términos reglamentarios, por la expedición del decreto 813 de 1983 el cual contempla del orden de cincuenta (50) metros adicionales, a lado y lado de la Autopista actual. Estos metros adicionales se desagregan de la siguiente manera:

- Una franja de diez (10) metros de ancho, correspondiente al Control Ambiental reglamentado por los acuerdos vigentes.
- Una franja de veinte (20) metros de ancho, correspondiente a parte de la cesión pública de zona verde y comunal, reglamentada en su porcentaje (12%) por los Acuerdos vigentes, y reglamentada en cuanto a su localización por el Alcalde Mayor en base a lo estipulado en el artículo 122 del Acuerdo 7 de 1979.
- Una franja de diez a doce (10-12) metros de ancho, correspondiente a una vía de servicio local consecuente con la magnitud de los desarrollos y con la intensidad del tráfico local generado.



- AUTOPISTA NORTE  
TRAMO SUBURBANO  
BOGOTÁ
- Una franja de diez (10) metros de ancho, correspondiente al antejardín que debe contemplar todo predio antes de su paramento de construcción.

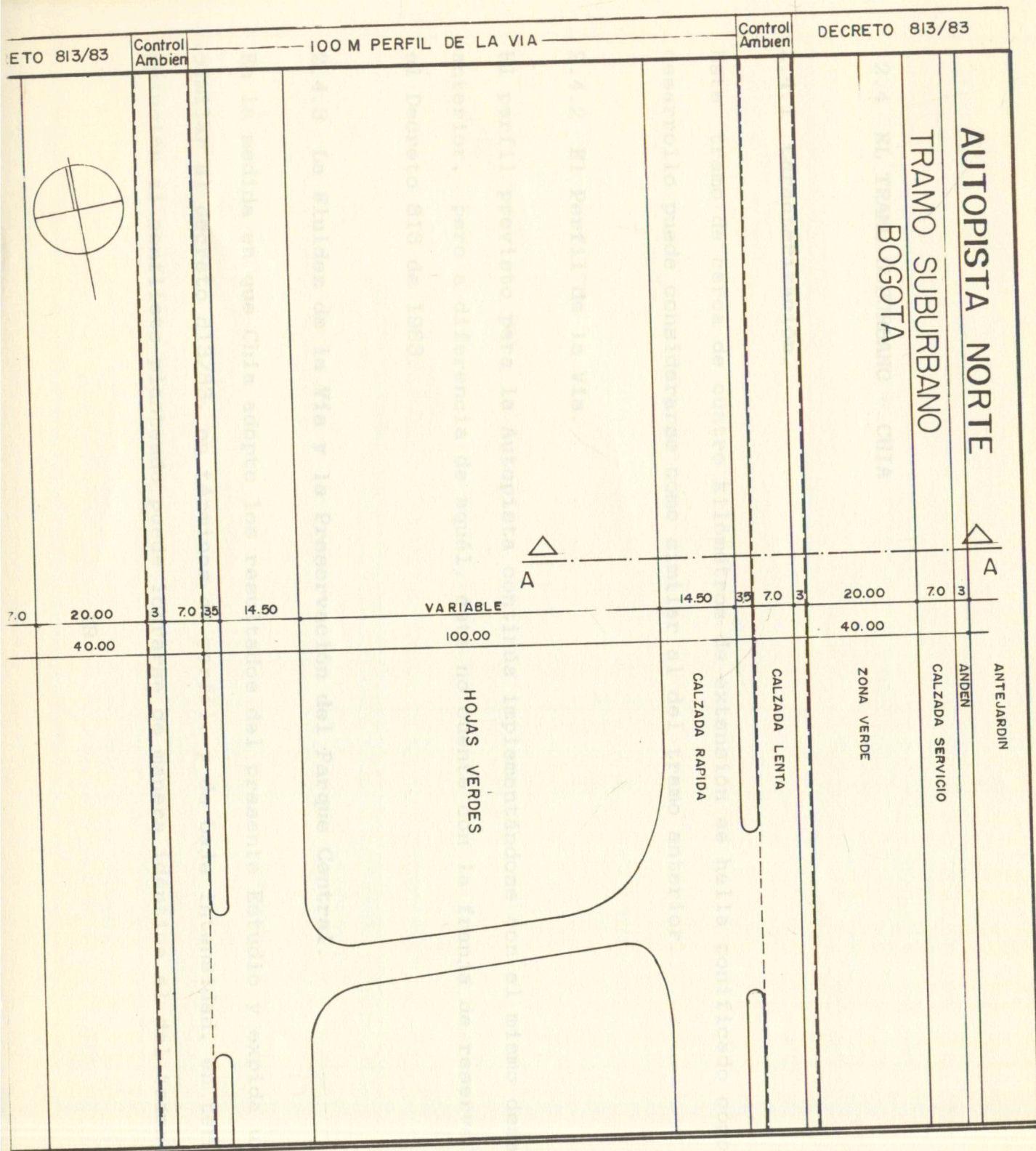
### 2.3.3 La fluidez de la Vía y la Preservación del Parque Central

El desarrollo y caracterización de este tramo ciertamente presenta una situación mucho menos compleja que la generada en el tramo anterior, dada la menor intensidad del desarrollo, dada la mayor dimensión de los predios y dada la franja del decreto 813/83, todo lo cual nos permitirá formular alternativas de modificación del diseño de la Autopista del Norte que nos garantice compatibilizar la fluidez del tráfico con la riqueza del Parque Central.

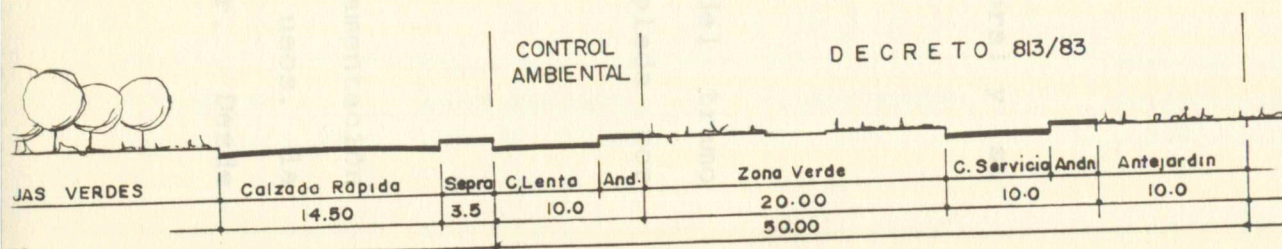
Una variable adicional que apoya la búsqueda de un rediseño de la Autopista es la existencia a lo largo del parque verde central de redes maestras de acueducto y energía, cuyo traslado tendría unos costos y unos inconvenientes significativos.

Una alternativa de rediseño del perfil de la Autopista aparece en la Gráfica No. 6.





cala 1: 500



EL CORREDOR DE LA AUTOPISTA DEL NORTE

Elabora: Ara. JAIME RODRIGUEZ AZUERO



## 2.4 EL TRAMO SUBURBANO - CHIA

### 2.4.1 Caracterización.

Este tramo de cerca de cuatro kilómetros de extensión se halla zonificado como Area Rural y su desarrollo puede considerarse como similar al del tramo anterior.

### 2.4.2 El Perfil de la Vía.

El perfil previsto para la Autopista continúa implementándose con el mismo desarrollo del tramo anterior, pero a diferencia de aquél, éste no cuenta con la franja de reserva contemplada por el Decreto 813 de 1983.

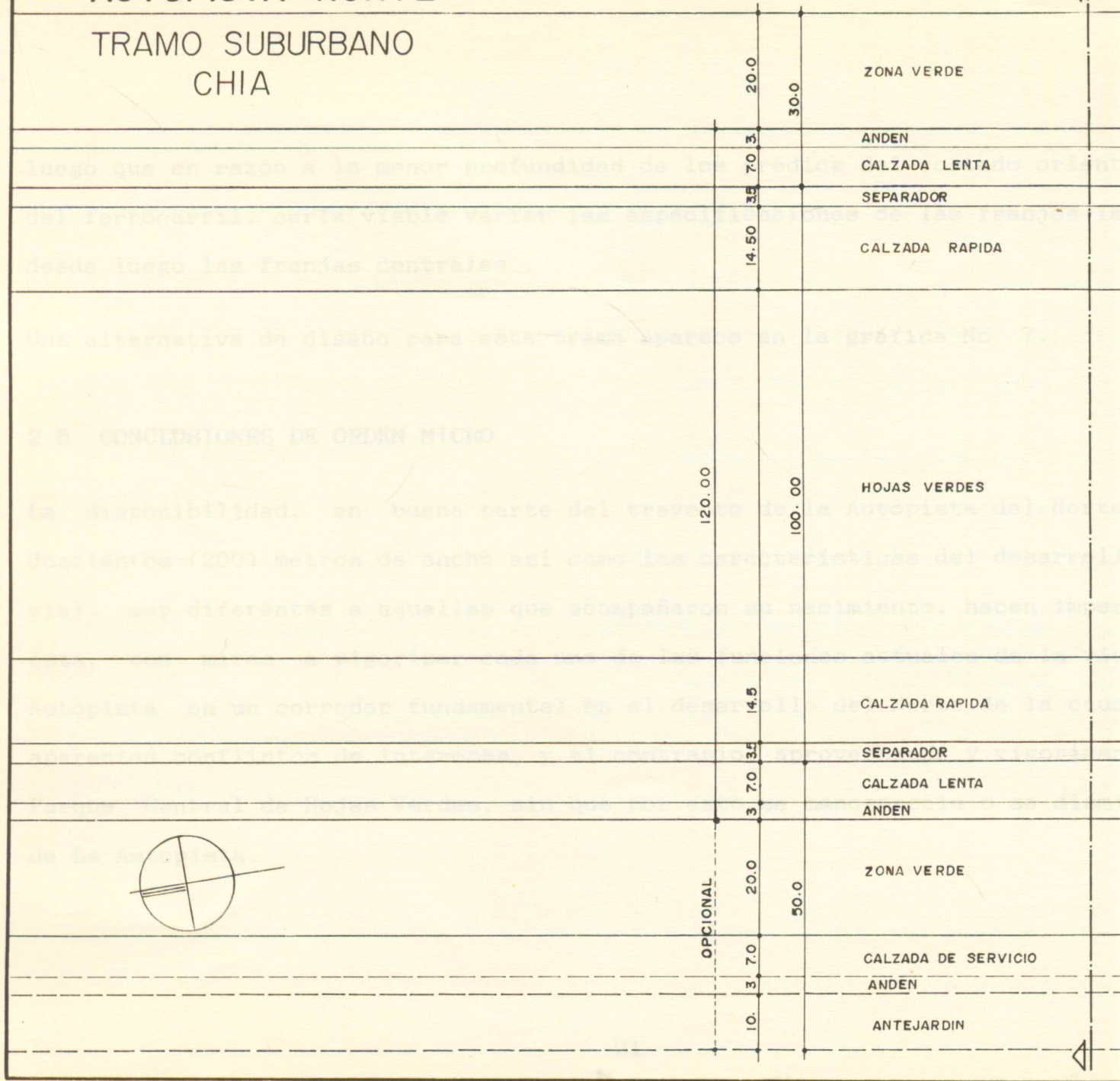
### 2.4.3 La Fluidez de la Vía y la Preservación del Parque Central.

En la medida en que Chía adopte los resultados del presente Estudio y expida una reglamentación similar al decreto 813/83, en términos de perfil, y de baja intensidad, en términos de usos. la solución al conflicto planteado puede lograrse de manera idéntica al del tramo anterior. Desde

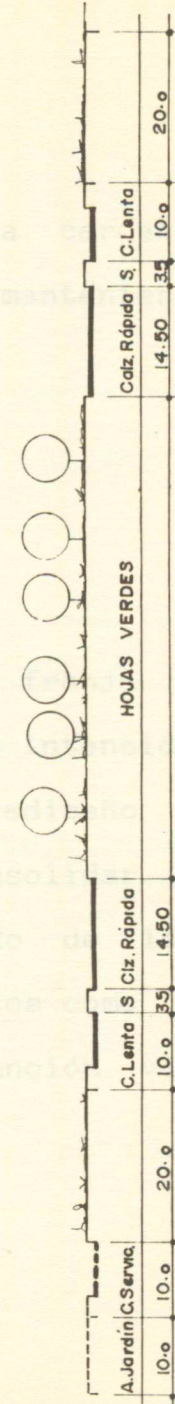


# AUTOPISTA NORTE

## TRAMO SUBURBANO CHIA



Escala: 1:1000



## EL CORREDOR DE LA AUTOPISTA DEL NORTE

Fecha: Octubre de 1990

Elaboró: Arq. JAIME RODRIGUEZ AZUERO



luego que en razón a la menor profundidad de los predios del costado oriental, dada la cercanía del ferrocarril, sería viable variar las especificaciones de las franjas laterales, manteniendo desde luego las franjas centrales .

Una alternativa de diseño para este tramo aparece en la gráfica No. 7.

## 2.5 CONCLUSIONES DE ORDEN MICRO

La disponibilidad, en buena parte del trayecto de la Autopista del Norte, de una franja de doscientos (200) metros de ancho así como las características del desarrollo urbano e intensidad vial, muy diferentes a aquellas que acompañaron su nacimiento, hacen imperativo un rediseño de ésta, con miras a vigorizar cada una de las funciones actuales de la vía y a consolidar la Autopista en un corredor fundamental en el desarrollo del Norte de la ciudad, dejando de lado aparentes conflictos de intereses, y al contrario, aprovechando y vigorizando elementos como El Parque Central de Hojas Verdes, sin que por esto se menosprecie o se disminuya la función vial de La Autopista.



Como conclusiones específicas para cada uno de los tramos considerados tenemos las siguientes:

- El tramo urbano, entre las calles 170 y 192, requiere un rediseño especial dadas sus características de desarrollo y la presencia de redes maestras de servicios, rediseño que en lo posible debe enmarcarse dentro de los objetivos y parámetros definidos por el estudio.
- El tramo suburbano de Bogotá - AAAII - presenta todas las características (físicas, legales, financieras) para rediseñar el perfil de la Autopista, generando las características viales propias de una vía de acceso a Bogotá y preservando además en forma integral el Parque Central.
- El tramo suburbano de Chía presenta excelentes características para que, con algunos ajustes respecto al perfil del tramo anterior, se alcancen los mismos objetivos de ese tramo.

generadora del espacio público, en una forma acorde con la importancia que esta tiene como principal vía de acceso a la ciudad.

c) Lograr el real cumplimiento de los urbanizadores en cuanto a acciones y vías locales de manera a contribuir al fortalecimiento del carácter y de la importancia de la vía.

Hasta antes de la expedición del Decreto 313/53, el urbanizador tenía de manera exclusiva



### 3. EL DECRETO 813 DE 1983

#### 3.1 CONCEPTOS Y OBJETIVOS A LA BASE DEL DECRETO

El desarrollo de un estudio sobre el Corredor de la Autopista Norte, en el sector zonificado como Area de Actividad Agrológica II, cuya culminación fue la expedición del Decreto 813 de 1983, fue originado fundamentalmente por las siguientes consideraciones:

- a) La necesidad de reglamentar el Acuerdo 7 de 1979 de manera a orientar la incorporación y urbanización de los predios localizados a lado y lado de La Autopista del Norte.
- b) Fortalecer el carácter de la Autopista del Norte, en términos de canalizadora del tráfico y generadora del espacio público, en una forma acorde con la importancia que ésta tiene como principal vía de acceso a la ciudad.
- c) Lograr el real cumplimiento de los urbanizadores en cuanto a cesiones y vías locales de manera a contribuir al fortalecimiento del carácter y de la importancia de la vía.

Hasta antes de la expedición del Decreto 813/83, el urbanizador legal de predios en este sector,



principalmente para desarrollar actividades restringidas por el Acuerdo 7 (clubes, colegios, comercio, etc.), venía evadiendo el cumplimiento efectivo de sus obligaciones, las cuales sólo aparecían en planos y resoluciones, no dejando en terreno las cesiones y no construyendo las obras de infraestructura. Uno de los objetivos fundamentales del decreto era acabar con esta situación injusta y lograr, con la contribución de los urbanizadores, la conformación de un corredor vial de primera magnitud.

### 3.2 DESCRIPCION DEL DECRETO

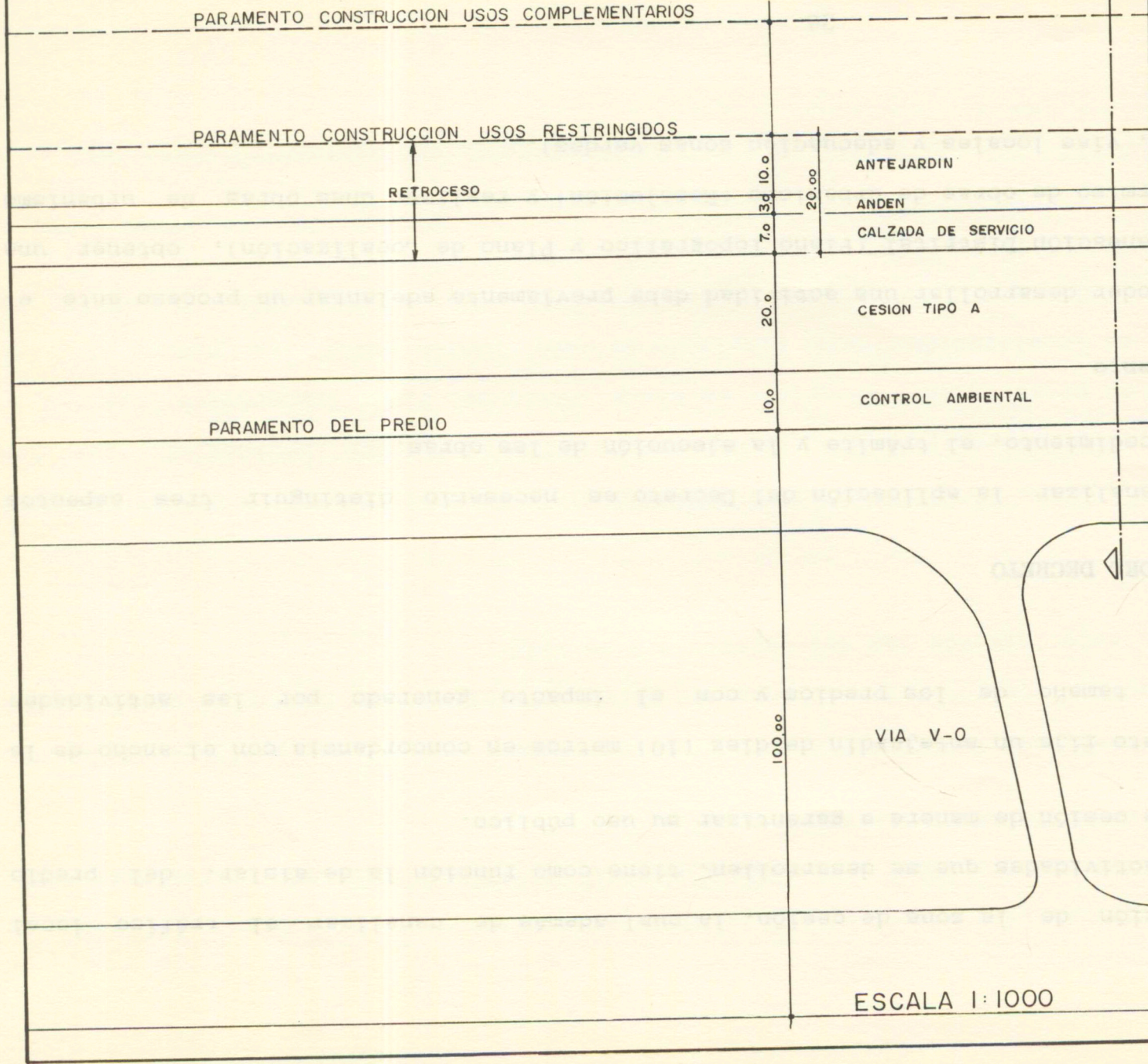
Es importante resaltar que el decreto en ningún momento genera afectación o cesión adicional alguna sino simplemente reglamenta las ya existentes.

Es así como el Decreto ordena que parte de las Cesiones Tipo A, previstas por las normas vigentes como cesión gratuita al Distrito con destino al uso público, deban localizarse a continuación del Control Ambiental de la Autopista, conformando una franja verde uniforme y continua de veinte (20) metros de ancho. El resto de la zona de cesión deberá localizarse en otro sitio, de conformidad con las normas vigentes y en concertación con el Departamento de Planeación Distrital. Ver Gráfica No. 8

Adicionalmente, el Decreto exige la construcción de una vía local de servicio, de diez metros de

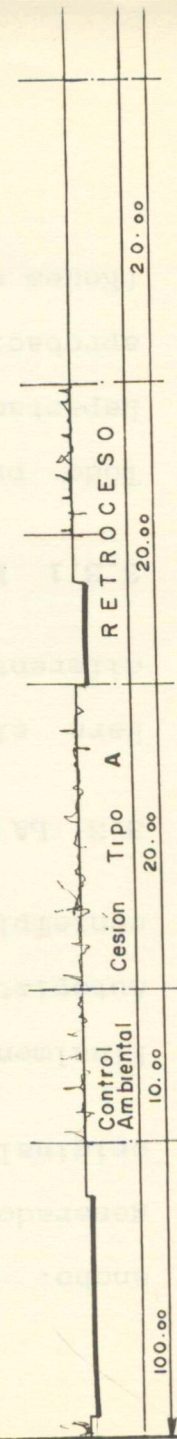


# DECRETO 813/ 83



ESCALA 1:1000

Escala: 1:500



## EL CORREDOR DE LA AUTOPISTA DEL NORTE

Fecha: Octubre de 1990

Elaboró. Arq. JAIME RODRIGUEZ AZUERO



ancho, a continuación de la zona de cesión, la cual además de canalizar el tráfico local generado por las actividades que se desarrollen, tiene como función la de aislar, del predio original, la zona de cesión de manera a garantizar su uso público.

Finalmente, el Decreto fija un antejardín de diez (10) metros en concordancia con el ancho de la Autopista, con el tamaño de los predios y con el impacto generado por las actividades contempladas.

### **3.3 LA APLICACION DEL DECRETO**

Para efectos de analizar la aplicación del Decreto es necesario distinguir tres aspectos diferentes: el procedimiento, el trámite y la ejecución de las obras.

#### **3.3.1 El Procedimiento**

Todo predio para poder desarrollar una actividad debe previamente adelantar un proceso ante el Departamento de Planeación Distrital (Plano Topográfico y Plano de Localización), obtener una aprobación y un permiso de obras de urbanismo (Resolución) y realizar unas obras de urbanismo (Redes de servicios, vías locales y adecuación zonas verdes).



Infortunadamente, una cantidad apreciable de predios, especialmente en el costado oriental, en los cuales se vienen desarrollando actividades urbanas, lo vienen haciendo ilegalmente sin haberse sometido al procedimiento anterior.

Para este tipo de situaciones la Administración Distrital deberá definir una política de manejo que incluya seguimientos, controles y sanciones con miras a legalizarlas, previo el cumplimiento de sus obligaciones, especialmente las del Decreto 813 de 1983.

### 3.3.2 El Trámite

Afortunadamente la situación anterior no es la que predomina, al menos aún no, y existe un buen número de predios de gran área y frente, especialmente sobre el costado occidental, que han venido sometiéndose al procedimiento anterior, ya sea a través del Plano Topográfico, ya sea a través del Plano de Localización. Como resultado de este trámite tanto los planos de los proyectos como los planos 1:2.000, en los cuales éstos han sido incorporados, presentan la afectación y el perfil del Decreto 813 de 1983.

Estos predios deben ser objeto de un seguimiento por parte de la Administración Distrital para



## EL CORREDOR DE LA AUTOPISTA DEL NORTE

### TRAMO SUB\_URBANO, BOGOTÁ

verificar el cumplimiento que hayan dado los urbanizadores responsables de sus obligaciones, especialmente en las referentes al cumplimiento del Decreto.

#### 3.3.3 La Ejecución de Obras de Urbanismo

A pesar de que existe un cierto número de predios urbanizados a la luz del decreto 813, ninguno de ellos ha construido la calzada de servicios ni ha habilitado las zonas verdes de cesión.

Si bien esto puede explicarse en parte por la dificultad en construir las redes de servicios y por el pago compensatorio que eventualmente hayan realizado al Fondo Rotatorio de Pavimentos Locales del Instituto de Desarrollo Urbano, se hace necesario evaluar la actitud que debe asumir la Administración y los mecanismos que deban diseñarse para lograr una implementación real y rápida del perfil del decreto, debidamente ajustado a las nuevas circunstancias de hoy día.

#### 3.4 LA VIABILIDAD DE APLICACION DEL DECRETO.

Para evaluar la viabilidad de la aplicación del Decreto haremos referencia a la Gráfica No. 9 la cual muestra la proporción de predios sin desarrollar, de predios desarrollados legalmente antes de la vigencia del Decreto 813, de predios desarrollados legalmente después de la vigencia



## EL CORREDOR DE LA AUTOPISTA DEL NORTE

TRAMO SUB\_URBANO, BOGOTA

SITUACION ACTUAL Y VIABILIDAD EN LA APLICACION DEL DECRETO 813 DE 1983

TIPO DE DESARROLLO	COSTADO	CANTIDAD DE PREDIOS	LONG. FRENTE ML	% LONG. FRENTE	LONG. TOTAL SOBRE LOS 2 COST.	% LONG. TOTAL LOS DOS COSTADOS	GRADO DE VIABILIDAD	
PREDIOS SIN DESARROLLAR	Oriental	12	4.405 mts	69.42	6.820 m.	52.64	TOTAL	
	Occidental	9	2.415 mts	36.53				
PREDIOS DESARROLLADOS LEGALMENTE DESPUES DE 1983	Oriental	—	—	—	2.345m.	18.10	TOTAL	CLUB CAFAM GRUPO PIME PARCELACION EL JARDIN EL MOLINO Hda. PALERMO S.SIMON Y LA NAVETA Hda. GUACATA CLUB TORCA Hda. LA FLORESTA Puyana BOGOTA TENNIS CLUB.
	Occidental	12	2.345 mts	35.47				
PREDIOS DESARROLLADOS LEGALMENTE ANTES DE 1983	Oriental	2	920 mts	14.49	2.770 m.	21.38	BASTANTE ALTO	JARDINES DE LA PAZ CLUB DTVO. MILLONARIOS
	Occidental	6	1.850 mts	27.98				CLUB EL RANCHO ANDAMIOS Y ENCOFRADO AUTODROMO R.MEJIA ESCUELA COL. INGENIERIA JARDINES DEL RECUERDO COLEGIO SAN VIATOR
DESARROLLOS ILEGALES	Oriental	3 *	1.020 mts	16.07	1.020 m	7.87	MEDIANO	* BARRIO CANAIMA (Varios Predios Menores) CLINICA FATIMA RESTAURANTE EL BUDA
	Occidental	—	—	—				



del decreto y, finalmente, de los desarrollados ilegalmente, así como la extensión de Autopista relacionada con dichos predios.

Del análisis de este cuadro podemos sacar las siguientes conclusiones:

- a) Sobre el 18.1% de la extensión de la Autopista, en el sector de Area Agrológica II, los predios han tenido trámite legal luego de 1983, siendo cobijados por el decreto.
- b) Sobre el 52.6% de la extensión, los predios se encuentran sin desarrollar y por consiguiente deberán acogerse al decreto necesariamente.
- c) Sobre el 21.4% de la extensión, los predios fueron tramitados legalmente antes de 1983. Dada la magnitud de ellos y el tipo de actividad desarrollada es factible disponer del espacio requerido para implementar el perfil propuesto, previa definición de mecanismos legales y financieros que lo permitan.
- d) Sobre el 7.9% de la extensión, los predios se hallan desarrollados ilegalmente, presentando los mayores problemas. Sin embargo la mayoría de ellos podría adecuarse relativamente fácil al decreto, salvo tal vez los predios de la Parcelación Canaima.

En síntesis, la aplicación e implementación del decreto es totalmente viable en el 71% de la

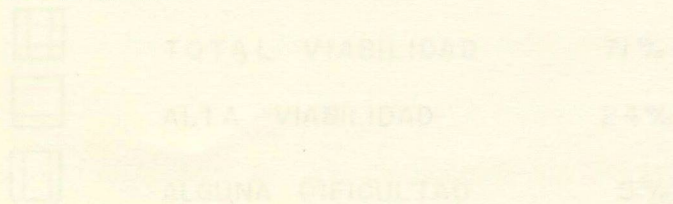


extensión considerada, es bastante viable en el 24% de la extensión y solamente presenta dificultades en el 5% de la misma. Ver Gráfica No. 10

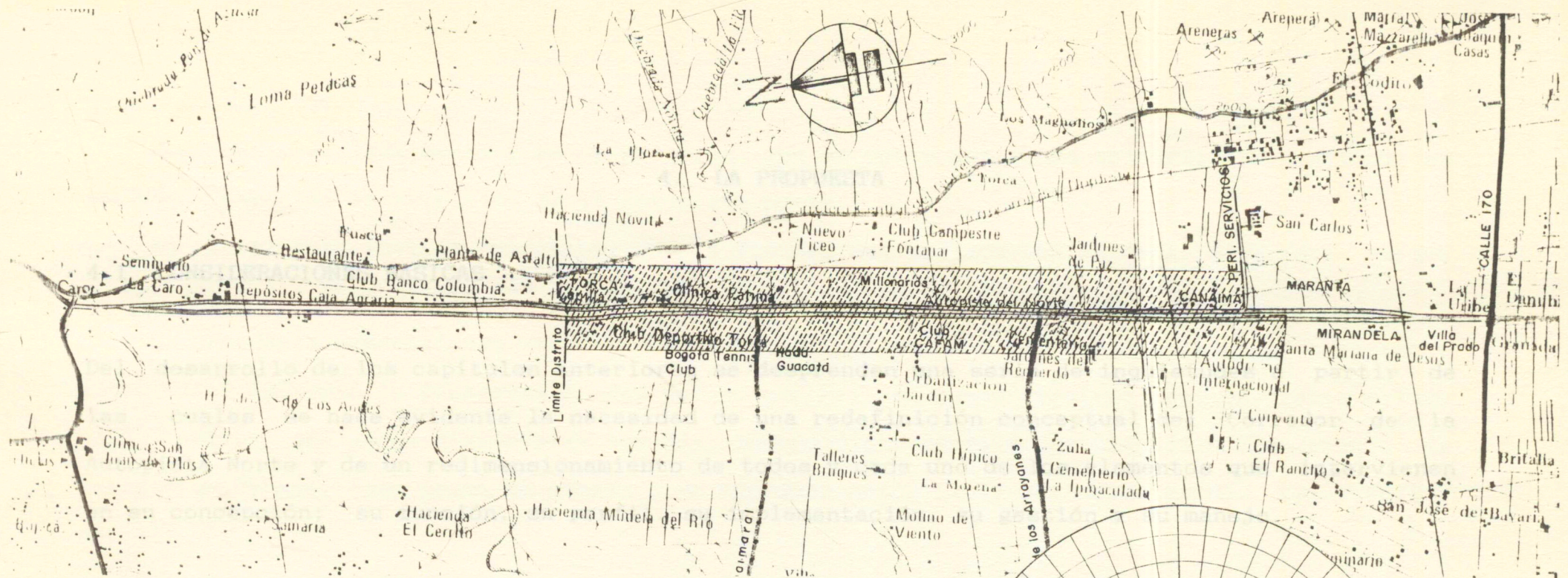
Dificultades adicionales a las anteriores lo constituyen el rediseño de las intersecciones y el paso del ferrocarril por el Cerro de Torca.

Desde luego que para lograrse una implementación acelerada del decreto, que evite entre otros riesgos la invasión o apropiación de los terrenos a ceder, deberán explorarse y definirse, en forma inmediata, mecanismos legales, financieros procedimentales y de gestión. En el capítulo siguiente en el cual se precisará una propuesta de redefinición del perfil de la Autopista del Norte enunciaremos algunos mecanismos posibles.

Como colorario del análisis anterior debemos añadir que la esencia del Decreto 813/83 es viable de ser retomado en el sector suburbano de Chía, con algunos de los ajustes a que ya hemos hecho referencia.



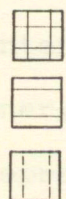




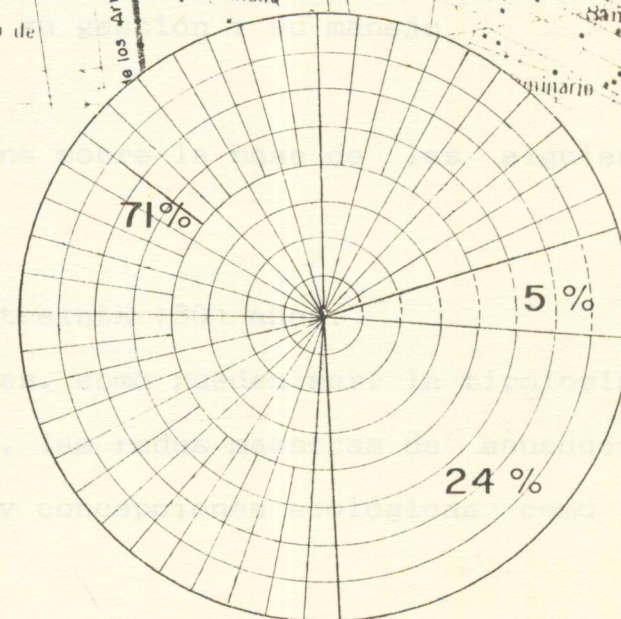
# EL CORREDOR DE LA AUTOPISTA DEL NORTE

TRAMO SUB-URBANO, BOGOTÁ

APLICACION DECRETO 813/83



TOTAL VIABILIDAD	71%
ALTA VIABILIDAD	24%
ALGUNA DIFICULTAD	5%





## 4. LA PROPUESTA

### 4.1 CONSIDERACIONES BASICAS

Del desarrollo de los capítulos anteriores se desprenden una serie de inquietudes a partir de las cuales se hace evidente la necesidad de una redefinición conceptual del Corredor de la Autopista Norte y de un redimensionamiento de todos y cada uno de los elementos que intervienen en su concepción: su función, su perfil, su implementación, su gestión y su manejo.

Esta redefinición debe considerarse como necesaria y oportuna sobre la base de las siguientes consideraciones básicas:

- a. La definición del perfil vigente se hizo ya hace más de treinta (30) años.
- b. Hoy existen circunstancias que no existían en ese entonces, como pueden ser, la tipología e intensidad del desarrollo, las reglamentaciones urbanísticas, las redes maestras de acueducto y energía, y, desde luego, valores paisajístico-ambientales y concepciones ecológicas como las representadas en el programa de Hojas Verdes.

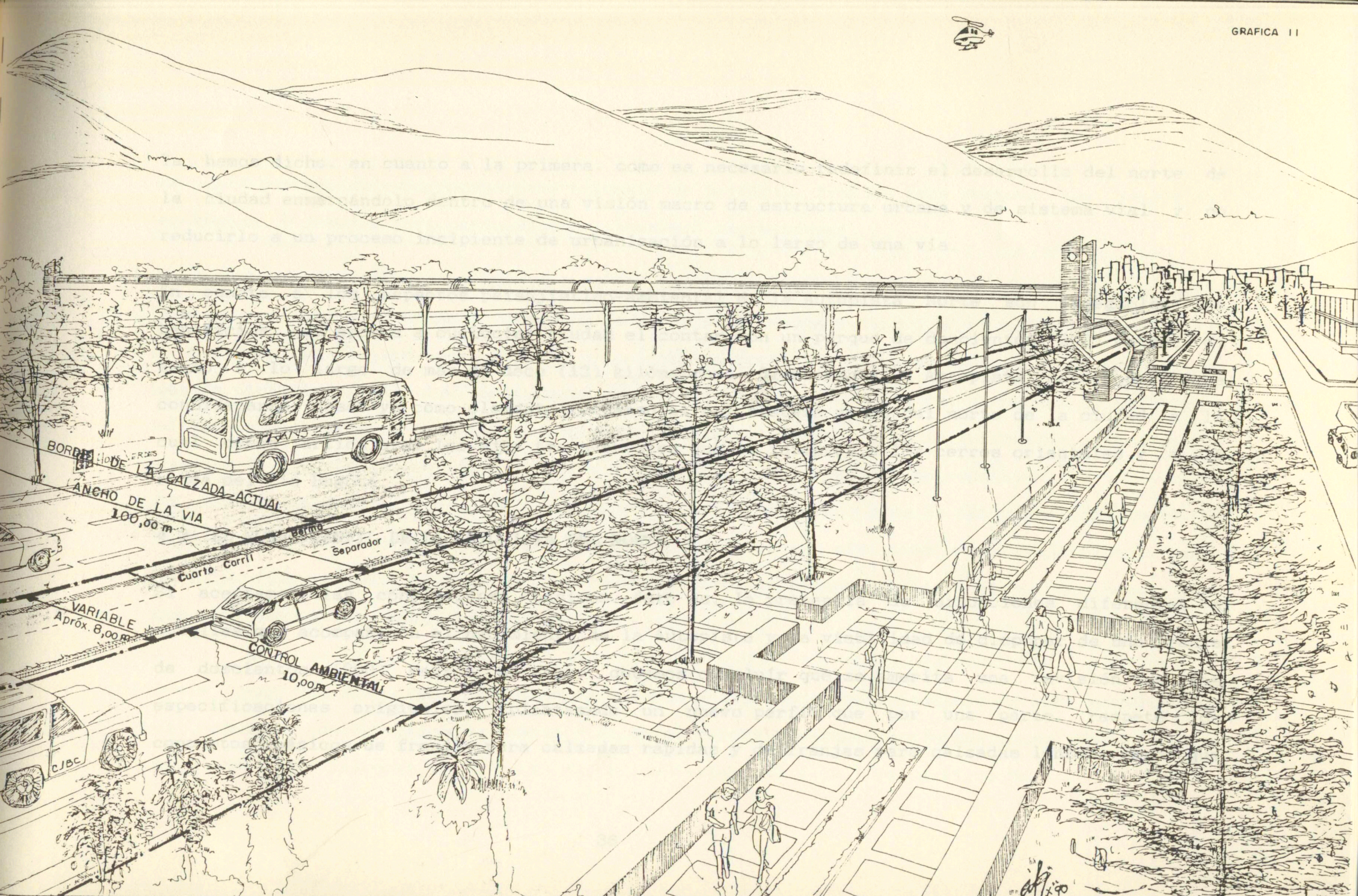


- c. Hoy contamos, legalmente y en la práctica, con el doble del ancho original, 200 metros, en una buena parte de la extensión de la Autopista Norte.
- d. Es totalmente posible compatibilizar la fluidez del tráfico con el desarrollo del parque central de Hojas Verdes, sin que ninguno de ellos entre en conflicto con el otro.
- e. La propuesta contemplando tres, y aún cuatro, carriles rápidos, dos lentos y un separador entre ellos así como la preservación del parque central, se puede resolver con los ciento veinte (120) metros de ancho disponibles hoy día, independientemente si se plantea o no Franja de Transición Urbana, ésto es si se cuenta o no con doscientos (200) metros de ancho. Ver Gráfica No. 11.
- f. Es posible diferenciar etapas para la implementación del perfil propuesto.

#### **4.2 LA NUEVA FUNCION DE LA AUTOPISTA**

Conceptualmente hablando, La Autopista del Norte ha sido considerada desde su inicio y a través de los años como un elemento canalizador del tráfico, menospreciando en buena medida parte de sus funciones principales: una, la articuladora y orientadora del desarrollo de los nuevos terrenos incorporados al proceso de urbanización y la otra, la de generadora del espacio público y estructuradora del sistema verde de la ciudad.







Ya hemos dicho, en cuanto a la primera, como es necesario redefinir el desarrollo del norte de la ciudad enmarcándolo dentro de una visión macro de estructura urbana y de sistema vial y no reducirlo a un proceso incipiente de urbanización a lo largo de una vía.

En cuanto a los aspectos paisajístico-ambiental de la Autopista Norte son innegables los beneficios que aporta a cualquier ciudad el contar con un parque de doscientos (200) metros de ancho a lo largo de más de doce (12) kilómetros. Ciertamente La Autopista del Norte debe considerarse desde ya como elemento fundamental del sistema verde del norte de la ciudad a la cual deben articularse los ejes transversales que la integren a los cerros orientales y a la ronda del río Bogotá.

#### **4.3 EL NUEVO PERFIL DE LA AUTOPISTA DEL NORTE**

Si aceptamos las conclusiones básicas, ésto es, la presencia de situaciones diferentes a aquellas que acompañaron el nacimiento de la Autopista y la viabilidad de disponer de una franja de doscientos (200) metros de ancho, debemos concluir que se amerita una revisión de las especificaciones originales, planteando un nuevo perfil que por una parte, respete los conceptos básicos de franjas para calzadas rápidas y de franjas para calzadas lentas, pero que



de otra parte, incluya franjas para calzadas de servicio, franjas para parques, con intensidad ecológica, y franjas para parques, con intensidad recreacional.

Este nuevo perfil, además de considerar el tráfico que entra y sale de la ciudad y el generado por urbanizaciones ribereñas, reevaluará la función de la vía y tendrá al ciudadano en general, y al peatón en particular, como usuario principal con prelación sobre el vehículo. Es así como el peatón contará, no sólo con condiciones ambientales excelentes, sino que dispondrá de ciclovías, circuitos peatonales y equipamientos (paraderos, kioscos, baños, puentes peatonales, etc.) que le darán a la Autopista la dimensión humana y ambiental con la que hoy no cuenta.

Es importante señalar dos cosas. Una, que el perfil propuesto para la Autopista contempla un total de siete (7) a ocho (8) carriles por sentido, dos (2) más, como mínimo, que el planteado en el perfil vigente. La segunda, que el nuevo ancho no genera afectación o cesión alguna sino que simplemente reglamenta las existentes.

Desde luego que este nuevo perfil de la Autopista del Norte, implementable en alto grado entre el Perímetro de Servicios de Bogotá y la Caro, deberá dar lugar a ajustes en el resto de su extensión, especialmente en el tramo entre las calles 170 y 192 (Ver gráfica No.5).



#### 4.4 LA IMPLEMENTACION DEL NUEVO PERFIL

Para la implementación del nuevo perfil la Administración Distrital deberá explorar la utilización simultánea de dos alternativas: Una a través de la aplicación de los procedimientos vigentes, otra a través de la reglamentación del plan vial vigente y la utilización del sistema de valorización.

La alternativa contemplando la aplicación de las normas y procedimientos vigentes implica que los urbanizadores, en cumplimiento de éstos, van construyendo y habilitando las calzadas de servicio y la franja verde recreacional a medida que decidan urbanizar su predio. Como este proceso puede ser algo demorado, se deben estudiar mecanismos que lo aceleren, especialmente a través de la utilización de la Concertación establecida en el decreto 32 de 1990, a través de la cesión avanzada de las zonas de cesión, previo trámite del Plano Topográfico, y a través de la utilización de los Fondos de Zonas Verdes y Pavimentos Locales del Instituto de Desarrollo Urbano, previamente reglamentados para tal efecto. La participación del Departamento Administrativo del Medio Ambiente en este proceso debe ser considerada. Un desarrollo preliminar de estas ideas se encuentra planteado en el proyecto de reglamentación del Corredor de La Autopista.



En cuanto a la alternativa de ordenar y programar la ejecución de las calzadas rápidas y lentas de la Autopista por el sistema de valorización, ésta debe ser analizada a la luz del nuevo Estatuto sobre la materia que fue adoptado por el Concejo Distrital, o por aquel que lo sustituya en caso de que la demanda en curso sea fallada en contra de los intereses de la ciudad, y debería contemplar un nuevo perfil para la Autopista del orden de ciento veinte (120) metros de ancho. Desde luego que lo anterior no excluye que se revise y se evalúe el cumplimiento que hayan dado los urbanizadores a las exigencias del decreto 813, en el caso de los predios ya tramitados.

Una especial atención, en términos de implementación, debe darse al tramo entre las calles 170 y 192 y a su perfil propuesto (Ver gráfica No. 5), dada la presencia de urbanizaciones consolidadas dada la intensidad del tráfico en el sector y dada su inclusión parcial en el Plan Bienal de Obras adoptado recientemente por el Concejo Distrital.

En cualquier forma, y según el tramo que se considere, puede contemplarse la implementación del perfil por etapas así: una etapa contemplando un cuarto carril y el separador, otra etapa contemplando la ejecución de la calzada lenta, y una tercera, contemplando la franja urbana de transición.



#### 4.5 LA GESTION DEL CORREDOR DE LA AUTOPISTA DEL NORTE

Todo lo hasta acá considerado, tanto a nivel macro como micro, nos hace pensar en la necesidad de fórmulas de gestión del desarrollo del Corredor de La Autopista Norte que logre, con planes, criterios y herramientas unificados, la concreción de un Espacio Urbano de primera magnitud. Estas fórmulas ciertamente deberán considerar como mínimo los siguientes aspectos:

- a. La Planificación, tanto a nivel de la definición de normas (Plan Zonal, por ejemplo) como a nivel de la aplicación de las mismas (División de Concertación, por ejemplo).
- b. La Administración, buscando identificar una instancia y una autoridad responsable que coordine y controle el desarrollo del Corredor en forma integral.
- c. La comunidad, la cual deberá ser informada, conscientizada e incorporada a los procesos de Planificación y de Administración del Corredor de la Autopista Norte.



# EL CORREDOR DE LA AUTOPISTA DEL NORTE

## SU IMPLEMENTACION ACTUACIONES A SEGUIR

CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ  
Dirección de Planeación y Desarrollo  
Centro de Información Económica - Social de Bogotá  
CIEB

BIBLIOTECA

1. ACTUACIONES DE ORDEN MACRO
  - 1.1. Definiciones Urbanísticas:
    - Definición conceptual, Formulación objetivos y parametros desarrollo Zona Norte.
    - Identificación Elementos Estructurales : actividades, ejes viales, orograficos, paisajisticos, etc.
    - Identificación y estructuración mecanismos de gestión y participación comunitaria.
  - 1.2. Reglamentaciones
    - Formulación Plan Zonal y Reglamentación Urbanistica
2. ACTUACIONES DE ORDEN MICRO
  - 2.1. Actualización de Información
    - Revisar archivos, planos escala 1:2000 y realizar terrenos: Actualizar y complementar información
    - Revisar predios tramitados y verificar cumplimiento urbanizadores frente a obligaciones del decreto 813 de 1983
    - Evaluar situaciones de actividades desarrollados en predios no tramitados (ilegales)
    - Recoger información sobre redes de acueducto, alcantarillado, energía y teléfonos e incorporarla en los planos de la Autopista
  - 2.2. Definiciones Urbanísticas:
    - Definición elementos del espacio privado (uso e intensidades) y del espacio publico (vias. cesiones, equipamientos, paisajismo, etc.), para :
      - Tramo Urbano Consolidado: del Monumento de los Heroes a la calle 170
      - Tramo Urbano en Consolidación: de la calle 170 al Perimetro de Servicios
      - Tramo Suburbano-Bogotá: del Perimetro de Servicios al Límite del Distrito
      - Tramo Suburbano-Chía: del Límite del Distrito a la Caro.
  - 2.3 Definiciones de Orden Legal-Administrativo
    - Coordinar y concértar con el municipio de Chía Reglamentación conjunta.
    - Implementar actuaciones de control a todo lo largo del Corredor
    - Evaluar proyecto de Reglamentación Corredor Autopista del Norte.
    - Divulgación de la Reglamentación y Promoción Avance Entrega Zonas de Cesión
    - Ejecución Proyectos Demostrativos



## 5. EL PROYECTO DE REGLAMENTACION

### 5.1 CONSIDERANDOS

Los capítulos precedentes deben considerarse como la Exposición de Motivos, sustento de la Reglamentación del Corredor de La Autopista del Norte, Exposición de Motivos que se sintetiza en los considerandos conceptuales, urbanísticos y legales del Proyecto de Decreto.

### 5.2 EL ARTICULADO

El proyecto de reglamentación propuesto se desarrolla en quince artículos agrupados en cuatro capítulos:

Capítulo I El Corredor de la Autopista del Norte.

Capítulo II La Autopista del Norte como Vía Arterial de Enlace Primario.

Capítulo III La Franja Urbana de Transición.

Capítulo IV La Implementación del Corredor de La Autopista del Norte.

Tanto la estructura del decreto como su expresión formal y legal se encuentran sujetos al criterio de la Administración Distrital y simplemente deben considerarse como un elemento de referencia para la reglamentación definitiva.



EL ALCALDE MAYOR DE BOGOTA  
EN USO DE SUS FACULTADES LEGALES Y  
CONSIDERANDO

Que conceptualmente la Autopista del Norte se originó en la década de los cincuenta cuando las condiciones de crecimiento de la ciudad eran muy diferentes a las actuales y que se hace necesario revisar su diseño con miras a preservar sus características de Autopista y darle un manejo adecuado como vía principal de acceso a la ciudad.

Que urbanísticamente se hace necesario definir unos criterios básicos para la reglamentación de toda la Autopista, desde su nacimiento en el Monumento a los Héroes hasta su culminación en el Viaducto de La Caro, en términos de Corredor Urbano, para lo cual se hace necesario entender La Autopista como un elemento integrado a la estructura urbana, a la malla vial y al sistema verde del norte de la ciudad.



Que legalmente los Acuerdos 7 de 1979 y 2 de 1980 facultan debidamente al Acalde Mayor de la ciudad para reglamentar el Plan Vial Arterial así como para reglamentar el proceso de urbanización en cuanto al diseño y localización de las zonas verdes y de las vías locales y que adicionalmente el Acuerdo 6 de 1990 vigoriza y complementa estas facultades,

#### DECRETA

#### CAPITULO I: EL CORREDOR DE LA AUTOPISTA DEL NORTE

**ARTICULO PRIMERO.** Adoptar como Corredor de la Autopista del Norte, en el Area del Distrito Especial de Bogotá, el sector comprendido ente El Monumento de los Héroes y el Perímetro del Distrito, en un ancho aproximado de quinientos metros a lado y lado de La Autopista.

**PARAGRAFO.** Para efectos planificadores, este Corredor se entenderá hasta el Viaducto de la Caro y en consecuencia las decisiones que se adpoten respecto al diseño y perfil de La Autopista y a la reglamentación de su área de influencia será consultada y/o comunicada al Municipio de Chía, según sea pertinente.



**ARTICULO SEGUNDO.** Diferenciar en el área del Distrito Especial de Bogotá tres tramos a lo largo del Corredor para efectos de su planificación, a saber:

- a) El Tramo Urbano Consolidado. comprendido entre El Monumento a Los Héroes y la intersección de La Autopista con la Avenida San José, o calle 170.
- b) El Tramo Urbano en Consolidación, comprendido entre La Avenida San José y el Perímetro de Servicios.
- c) El Tramo Suburbano de Expansión. comprendido entre el Perímetro de Servicios y el Límite del Distrito. Este tramo es el definido como Area de Actividad Agrológica II por el Acuerdo 7 de 1979.

**PARAGRAFO.** Para efectos del proceso planificador se identifica un cuarto tramo. El Tramo Suburbano de Chía, comprendido entre el Límite con El Distrito y el Viaducto a La Caro.

**ARTICULO TERCERO.** Rediseñar el perfil de la Autopista del Norte a todo lo largo del corredor. Dado el grado de desarrollo y de consolidación de La Autopista en el Tramo Urbano se buscará su rediseño en función a ajustarse a aquél definido para el Tramo Suburbano de Expansión.



## CAPITULO II: LA AUTOPISTA DEL NORTE COMO VIA ARTERIAL DE ENLACE PRIMARIO

**ARTICULO CUARTO.** Reglamentar La Autopista del Norte preservando su función de Vía Longitudinal de Enlace Primario, dentro de la malla vial arterial de la ciudad, y en concordancia con su triple carácter de:

- a) Eje canalizador del tráfico de acceso a la ciudad proveniente del nor-orienté del país.
- b) Eje estructurante del desarrollo urbano a través de la urbanización de los predios ribereños y a través de su articulación con las vías transversales del Plan Vial.
- c) Eje generador del Espacio Público y estructurante del sistema verde de la ciudad, en sus aspectos paisajístico, ambiental y recreativo.

**ARTICULO QUINTO.** En su carácter de Vía Arterial de Enlace Primario, V-O, La Autopista del Norte tendrá un ancho mínimo de ciento veinte (120) metros de ancho.



**PARAGRAFO.** Este ancho implica, en términos físicos, adicionar el actual Control Ambiental como parte de la vía, desplazándose éste al exterior de la misma.

**ARTICULO SEXTO.** Para el diseño geométrico de La Autopista del Norte se partirá de los Perfiles de Referencia que aparecen en los gráficos anexos, los cuales hacen parte integrante del presente decreto, para cada uno de los tramos considerados, así:

a) Para el Tramo Urbano Consolidado se mantiene el perfil vigente, con los ajustes que resulten pertinentes, llegando hasta un eventual cuarto carril en la calzada rápida.

b) Para el Tramo Urbano en Consolidación, se adopta el perfil de referencia que aparece en el gráfico No. 1 anexo, el cual ajusta el perfil tradicional en cuanto a separadores y calzadas, sirviendo de enlace entre los perfiles del Tramo Urbano Consolidado y del Tramo Suburbano de Expansión.

c) Para el tramo Suburbano de Expansión se adopta el perfil de referencia que aparece en el Gráfico No. 2 anexo, el cual precisa el nuevo perfil de la Autopista, enriquecido por la creación de la Franja Urbana de Transición.



**PARAGRAFO.** Se promoverá la concertación con el municipio de Chía para que adopte, en lo esencial, el perfil adoptado por Bogotá para el Tramo Urbano de Expansión.

### **CAPITULO III: LA FRANJA URBANA DE TRANSICION**

**ARTICULO SEPTIMO.** Conformar una Franja de Transición con miras por una parte, a delimitar y aislar el tráfico de la Autopista de las actividades urbanas, y por otra, a albergar actividades recreativas pasivas y el tráfico de servicio generado por las actividades urbanas.

**ARTICULO OCTAVO.** Para la conformación de la Franja de Transición se partirá de las normas vigentes sobre cesiones Tipo A y cesiones para las vías locales, sin recurrir en ningún momento a nuevas afectaciones. El Control Ambiental que exigen las normas vigentes se utilizará igualmente para conformar esta franja.

**ARTICULO NOVENO.** Adoptar como perfil de referencia para la Franja Urbana de Transición el que aparece en el Gráfico No. 2 anexo.



**PARAGRAFO.** El Departamento de Planeación Distrital elaborará los diseños del paisajismo, recreación y equipamientos correspondientes a la Franja de Transición, los cuales deberán ser construídos por los urbanizadores. Este diseño deberá incluir entre otros los siguientes elementos: ciclovías, peatonales, paraderos, puentes peatonales, zonas de descanso, baños, etc.

#### **CAPITULO IV. LA IMPLEMENTACION DEL CORREDOR DE LA AUTOPISTA DEL NORTE.**

##### **ARTICULO DIEZ.** Reglamentación Urbanístico-arquitectónica.

El Departamento de Planeación Distrital definirá parámetros urbanístico-arquitectónicos, en términos de usos, volumetría, aislamiento y espacio público, para los predios al interior del Corredor de la Autopista, con miras a identificar criterios de diseño enmarcados dentro de una concepción integral del Corredor.

##### **ARTICULO ONCE.** Los Planes Zonales y de Gestión Ambiental.

Los parámetros definidos por el Departamento de Planeación Distrital así como los ordenamientos del presente decreto para el Corredor de La Autopista del Norte se constituirán en elementos básicos para los términos de referencia y la elaboración de los Planes Zonales y de Gestión Ambiental del Norte de la ciudad.



**ARTICULO DOCE.** El diseño y la Construcción de La Autopista.

El diseño geométrico de La Autopista será definido por el Departamento de Planeación Distrital y el Instituto de Desarrollo Urbano elaborará el proyecto de construcción y coordinará el proceso de construcción de la vía por el sistema de valorización.

**ARTICULO TRECE.** La gestión del Corredor de La Autopista del Norte.

La reglamentación de los límites de la distribución de las zonas administrativas y la asignación de los tratamientos de segundo nivel de zonificación a que hace referencia el artículo 544 del Acuerdo 6 de 1990 tendrá especial cuenta del presente ordenamiento sobre el Corredor de la Autopista Norte.

**ARTICULO CATORCE.** La Implementación de la Franja Urbana de Transición.

El Departamento de Planeación Distrital explorará mecanismos, ya sea Impositivos ya sea de Concertación, que logren la implementación integral de la Franja Urbana de Transición, independientemente del proceso de incorporación y urbanización individual de los predios que deben contribuir a ella. Para ello estudiará, la posible entrega avanzada de los terrenos y la construcción y habilitación simultánea de las obras a través de los Fondos de Zonas Verdes y de Pavimentos Locales, por ejemplo.



ARTICULO QUINCE. El presente decreto rige a partir de la fecha de su publicación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

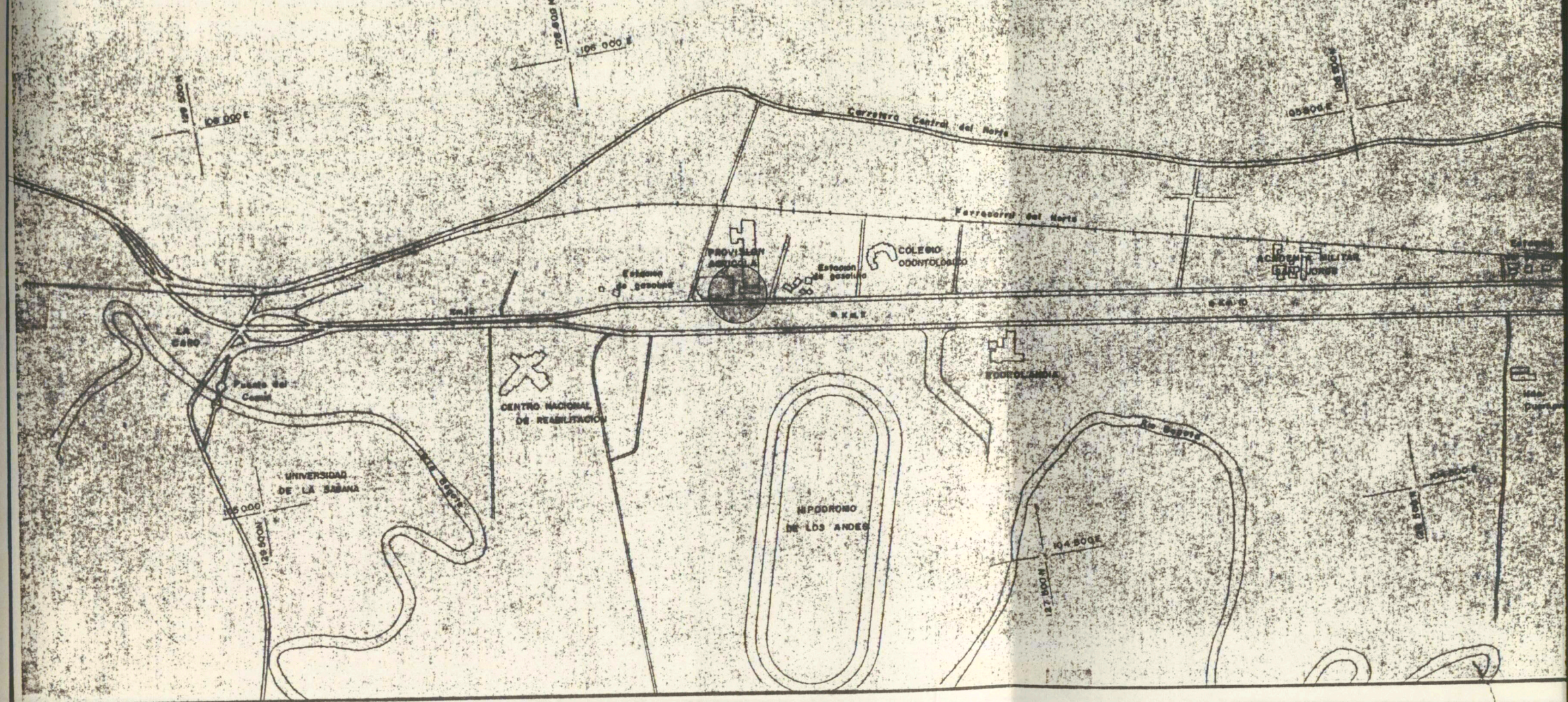
EL ALCALDE MAYOR DE BOGOTA

EL DIRECTOR DE PLANEACION DISTRITAL

EL DIRECTOR DEL INSTITUTO DE DESARROLO URBANO

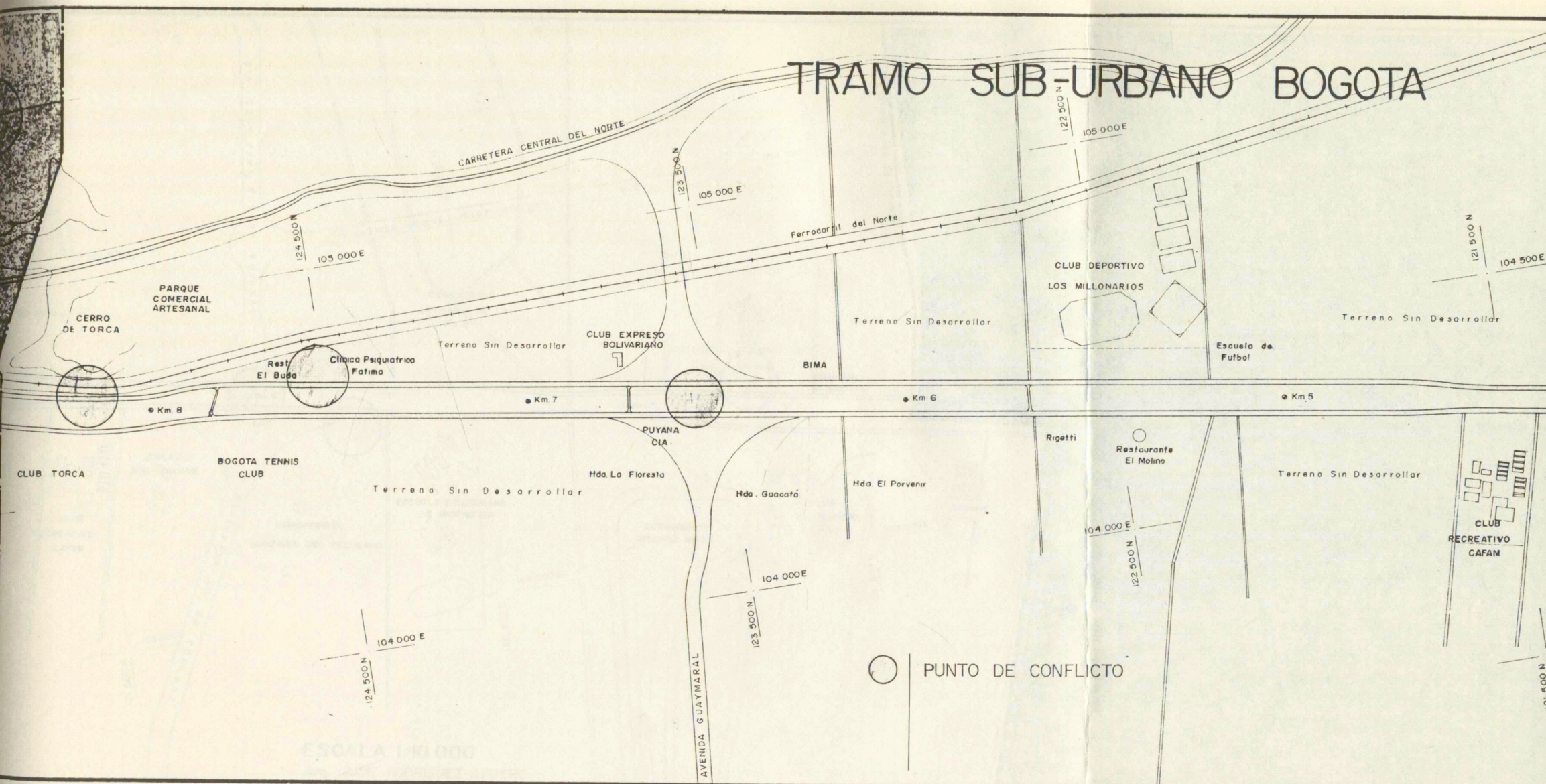


# TRAMO SUB-URBANO CHIA



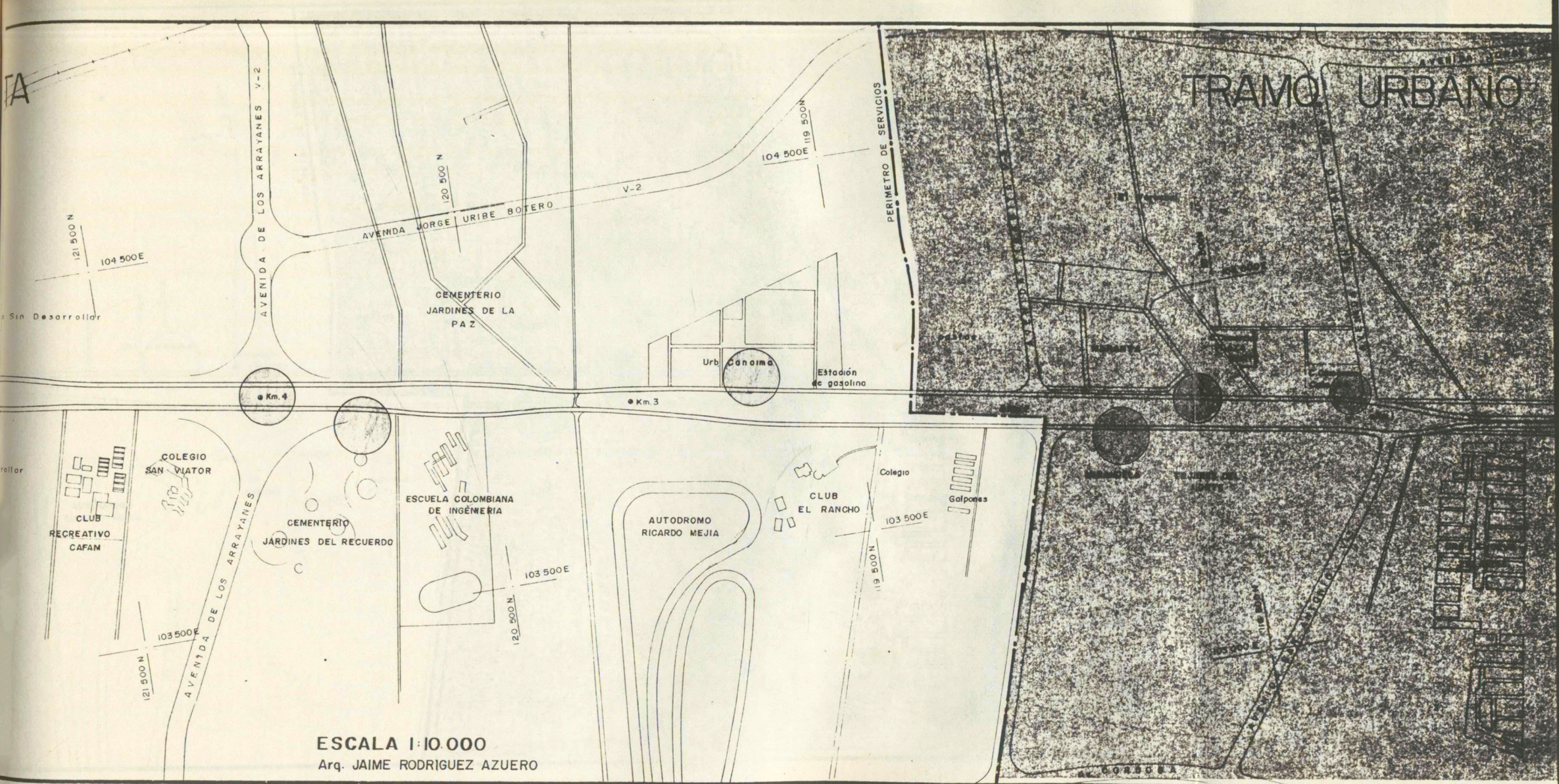


# TRAMO SUB-URBANO BOGOTA

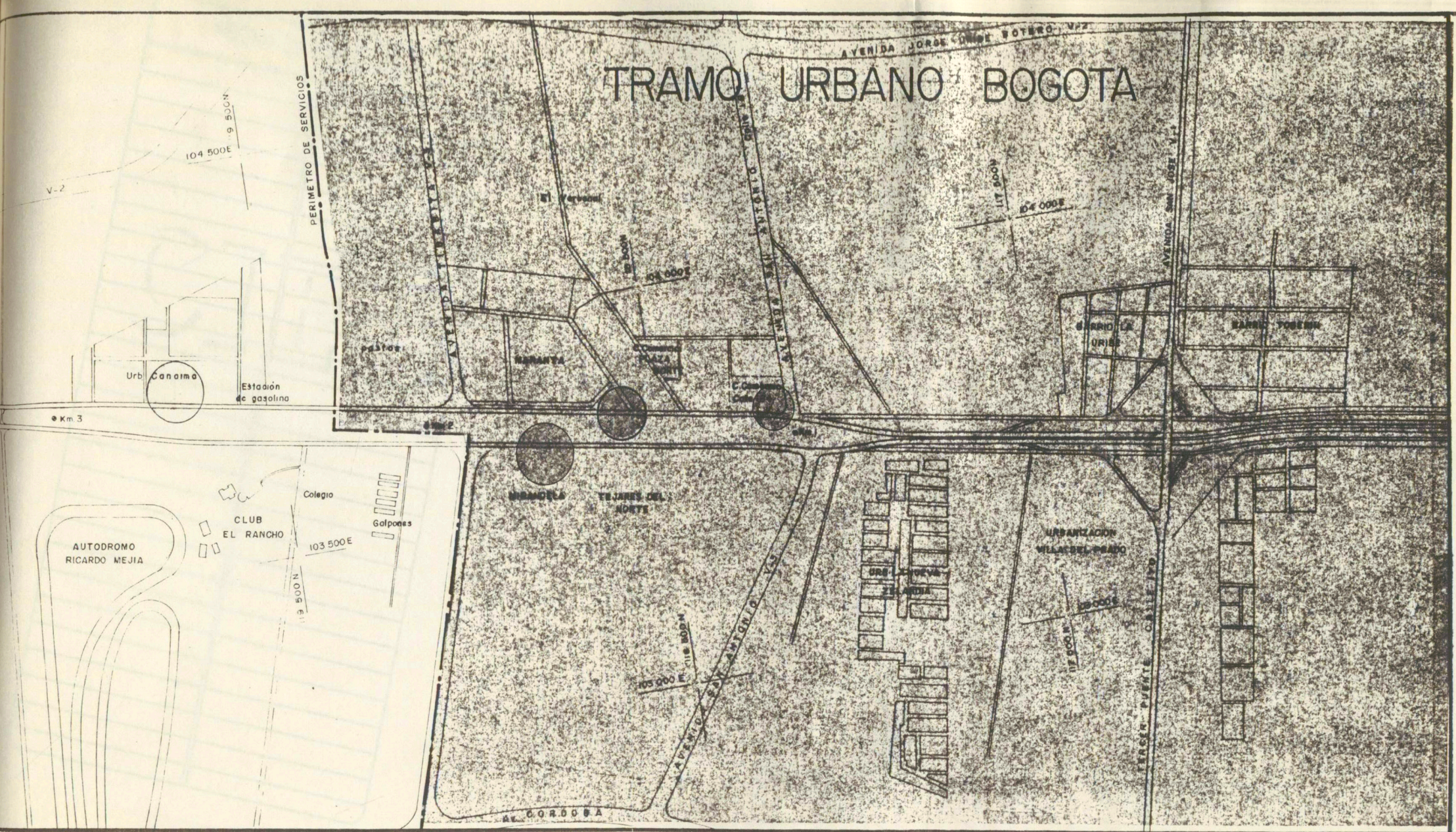


ESCALA 1:10,000









EL CORREDOR DE LA AUTOPISTA DEL NORTE

ESCALA 1:10000  
SEPTIEMBRE 1990

Elaboró Arq. JAIME RODRIGUEZ AZUERO